

# Mar



Nº 598  
ENERO 2020

**España estrena  
Gobierno**

**Restricciones en  
los combustibles**

**Más posibilidades  
de pesca en 2020**

# FORMACIÓN PROFESIONAL DEL MAR

932 21 03 80 | [escolaport.com](http://escolaport.com) | Barcelona

Consorciat do Catalunya  
 Departament d'Agricultura,  
 Ramaderia, Pesca i Alimentació

ORGANIZACIÓN  
 MARÍTIMA  
 INTERNACIONAL

## LA PROTECCIÓN SOCIAL EN EL SECTOR MARÍTIMO-PESQUERO

(LEY 47/2015 DE 21 DE OCTUBRE)

@administración electrónica

GOBIERNO DE ESPAÑA  
 MINISTERIO DE INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL Y MIGRACIONES  
 SECRETARÍA DE ESTADO DE LA SEGURIDAD SOCIAL Y PENSIONES  
 INSTITUTO SOCIAL DE LA PENINSULA

@administración electrónica

GOBIERNO DE ESPAÑA  
 MINISTERIO DE INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL Y MIGRACIONES  
 SECRETARÍA DE ESTADO DE LA SEGURIDAD SOCIAL Y PENSIONES  
 INSTITUTO SOCIAL DE LA PENINSULA

# Amplitud de miras

Satisfacción porque el sector pesquero español ha salido, como quien dice, ileso de las negociaciones del *Agrifish* de este año. En general, más posibilidades de pesca – aunque caigan especies que en algunas zonas son determinantes- para una flota que ha demostrado su madurez, introduciendo modificaciones que permitieron cumplir con el objetivo de Rendimiento Máximo Sostenible (RMS) de las especies de su interés ya en 2019. Pero tenemos que ser ambiciosos. Confirmando, como ha sido, que no se ha podido alcanzar el RMS para todas las especies, y a pesar de que la brecha entre lo que proponen los científicos y lo que aprueban los ministros de Pesca comunitarios es cada vez menor, la satisfacción tiene que ser relativa. Y más, si tenemos en cuenta que, nos guste o no, la Unión Europea es el ejemplo a seguir en cuanto a política pesquera a nivel mundial: una responsabilidad añadida.

La degradación de nuestros mares y océanos es un hecho, como lo son las graves consecuencias que nos está deparando el cambio climático. Ya hay demasiadas señales que nos exhortan a actuar. Tenemos por delante un reto, que la Comi-

sión Europea acaba de encarar con la aprobación del Pacto Verde: una estrategia ambiental, en la que el medio marino se considera clave, y en la que se va a invertir un billón de euros en diez años.

Pero, todos estos loables esfuerzos no son suficientes sin la concienciación de todos y todas. Un compromiso que pasa por aceptar cambios y asumir renunciaciones, sabiendo que, a la larga, será beneficioso. Habrá que explorar nuevas vías que permitan seguir sirviéndonos y disfrutando de nuestros mares sin agredirlos. En la pesca, nuevos modelos de consumo, mejoras en la comercialización, el uso de nuevas tecnologías... pueden ser herramientas que nos ayuden a conseguir este equilibrio. En la mercante, la senda sostenida en la introducción de prácticas más respetuosas con el medioambiente, es también una noticia muy bienvenida en el logro de este objetivo común.

“Si sirves a la naturaleza, ella te servirá a ti” decía hace cientos de años el filósofo chino, *Confucio*. Hagamos caso de la sabiduría ancestral, tengamos una mayor amplitud de miras, permitamos que las generaciones venideras disfruten también de mares sanos.



## La Segunda Guerra Mundial en el Mar

**Autor:** Craig L. Symonds

**Editorial:** Esfera de los libros

**E**l reputado historiador naval norteamericano Craig L. Symonds publicaba el pasado año esta obra, traducida al español por la editorial Esfera de los Libros un año después, donde ofrece una perspectiva global de los enfrentamientos navales que sucedieron durante la Segunda Guerra Mundial, centrándose tanto en las principales batallas como en las personalidades más destacadas, poniendo de manifiesto la importancia de sus interrelaciones.

El relato comienza diez años antes, con la Conferencia de Londres en 1930 como preludio del estallido de la Segunda Guerra Mundial y abarca las grandes operaciones navales durante los seis años que duró el conflicto, explicando con total precisión lo cruciales que fueron cada una de estas incursiones navales, así como su impacto social, para comprender el desenlace de la contienda. De hecho, la clave estuvo en el mar y así lo sabían los estrategas de la época.

Las 868 páginas, con 80 ilustraciones y bibliografía incluida, podrían en un principio disuadir a cualquier lector no afín a los libros históricos pero Symonds añade al relato preciso de los hechos una agilidad narrativa que no permite soltar el libro hasta el final.



**El libro ofrece una perspectiva global del conflicto**

Su descripción de escenarios consigue meter al lector en el angosto espacio de un submarino alemán, en los acorazados británicos e italianos que batallaban en el Mediterráneo, en el sentimiento imperialista japonés que propició su entrada en el conflicto o la contraofensiva naval estadounidense.

La versión en ebook tiene un precio de 12,99 € mientras que su versión en papel tiene un coste de 37,90€. ■

# Mar

# En este número

Nº 598 ENERO 2020



#### Director del ISM:

Luis Casqueiro Barreiro

#### Directora:

Ana Munguía

#### Redacción:

Ana Díaz, Patricia Romero e Iñaki Moreno

#### Fotos:

Jesús Navarro, J.M. González Vallecillo y Adolfo Ortigueira

**A Coruña:** Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal, 2.

Tel. 881 90 98 00.

**Alicante:** Casa del Mar. Acceso C/ Faro de Santapola, 2.

Tel. 965 12 65 23.

**Almería:** Casa del Mar. Puerto Pesquero, 1. Tel. 950 62 02 11.

**Baleares:** Casa del Mar. Muelle Viejo, 15. Palma de Mallorca.

Tel. 971 72 56 06.

**Barcelona:** Casa del Mar. C/ Albareda, 1. Tel. 93 443 96 00.

**Bizkaia:** Oficina Administrativa. C/ Virgen de Begoña, 32.

Bilbao. Tel. 94 473 90 00.

**Cádiz:** Casa del Mar. Avda. de Vigo, s/n. Tel. 956 25 17 03.

**Cantabria:** Casa del Mar. Avda. Sotileza, 8. Santander.

Tel. 942 21 46 00.

**Cartagena:** Casa del Mar. Muelle Alfonso XII, s/n. Cartagena

(Murcia). Tel. 968 50 20 50.

**Castellón:** Casa del Mar. Plaza Miguel Peris y Segarra, s/n.

Grao de Castellón. Tel. 964 28 30 72.

**Ceuta:** Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20.

Tel. 956 50 02 40.

**Gijón:** Casa del Mar. C/ Celestino Junquera, 17-19. Gijón

(Asturias). Tels. 985 327 200 / 985 327 300

**Gipuzkoa:** Casa del Mar. C/ Hermanos Otamendi, 13.

San Sebastián. Tel. 943 48 32 00.

**Huelva:** Casa del Mar. Avda. Hispanoamérica, 9.

Tel. 959 25 74 11.

**Las Palmas:** Casa del Mar. C/ León y Castillo, 322.

Las Palmas de Gran Canaria. Tel. 928 49 46 45.

**Lugo:** Ronda Músico Xosé Castiñeiras, 10 bajo.

Tel. 982 22 50 10

**Madrid:** Oficina Administrativa. C/ Churrúa, 2.

Tel. 91 591 99 00.

**Málaga:** Oficina Administrativa. Pasillo del Matadero, 4

(Puente del Carmen). Tel. 95 235 93 61.

**Melilla:** Casa del Mar. Avda. de la Marina Española, 7.

Tel. 95 267 88 00.

**Santa Cruz de Tenerife:** Casa del Mar. Avda. de Anaga, s/n.

Tel. 922 59 89 00.

**Sevilla:** Oficina Administrativa. C/ Fernando IV, 1.

Tel. 95 428 60 28.

**Tarragona:** Casa del Mar. C/ Francisco Bastos, 19.

Tel. 977 19 10 00.

**Valencia:** Casa del Mar. Avda. del Port, 300. Tel. 96 331 99 00.

**Vigo:** Casa del Mar. Avda. de Orillamar, 51. Vigo (Pontevedra).

Tel. 986 21 61 00.

**Vilagarcía de Arousa:** C/ Alejandro Cerecedo, 8.

Vilagarcía de Arousa (Pontevedra). Tel. 986 56 83 00.

**Redacción y Administración:** Génova, 20, 5ª planta. 28004

Madrid. Centralita: 91 700 66 00.

Ana Munguía: ana.munguia@seg-social.es

Patricia Romero: patricia.romero1@seg-social.es

Suscripciones: revista.mar.ism@seg-social.es

www.seg-social.es

**Diseño:** Editorial MIC www.editorialmic.com

**Imprime:** Editorial MIC

**Depósito Legal:** M.16516/1963

**NIPO Papel:** 857-19-001-7

**NIPO Web:** 857-19-002-2

MAR no se hace responsable de las opiniones vertidas en los artículos y entrevistas publicados. Sólo se considerarán opiniones de MAR aquellas que vayan suscritas por su director o aparezcan en forma editorial. Se podrán reproducir total o parcialmente los trabajos publicados en MAR, citando la procedencia y solicitando la autorización de la revista.



# 12

Por segundo año consecutivo se logra enmendar las propuestas planteadas por la Comisión Europea sobre las posibilidades de pesca 2020. Finalmente la flota española dispondrá de cerca de 285.000 toneladas de capturas en aguas del Atlántico y Mar del Norte.

- 6 Nuevo Gobierno de España
- 10 Las pensiones suben un 0,9%
- 12 Tacs y cuotas 2020
- 18 Nuevas restricciones al contenido de azufre de los combustibles
- 22 Estrategia verde de la Comisión Europea
- 26 Arranca el proyecto de "ventanilla única" en los puertos europeos
- 28 Tribuna: reserva marina Cabo Roche
- 30 Plataforma Tecnológica Española de Pesca y Acuicultura (PTEPA)
- 34 Galicia y Canarias pendientes de la ampliación de su plataforma continental.
- 36 Actividad de los buques de investigación del IEO
- 38 Asamblea anual AETINAPE
- 40 Manual para la prevención de riesgos en la acuicultura
- 42 Ayudas al sector acuícola
- 46 Plan de formación 2020 del ISM
- 50 Ayudas a la flota por la paralización del acuerdo con Marruecos.
- 52 Centro asistencial del ISM en Seychelles
- 54 Historia naval
- 64 Páginas médicas
- 66 Última página

DESCARGA "MAR" EN INTERNET

[www.RevistaMar.es](http://www.RevistaMar.es)

Descárgate la revista  
en tu smartphone



Esta revista se edita en papel reciclado, en cumplimiento de la Orden PRE/116/2008 del 21 de enero, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros por el que se aprueba el Plan de Contratación Pública Verde de la Administración General del Estado y sus Organismos Públicos y las Entidades Gestoras de la Seguridad Social.

NUEVO EJECUTIVO DE PEDRO SÁNCHEZ

# Gobierno de coalición

Tras varios meses en funciones, el pasado 12 de enero, el presidente del Gobierno dio a conocer los nombres de las personas que componen su Ejecutivo. Es el primer Gobierno de coalición de nuestra democracia y uno de los más amplios que hemos tenido, al estar compuesto por cuatro vicepresidencias y 22 departamentos ministeriales. El Instituto Social de la Marina dependerá orgánicamente del Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, al escindirse en dos el anterior Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social.



El nuevo Gobierno tras la promesa de cargos ante el Rey

**E**n la declaración institucional que el presidente del Gobierno realizó desde el Palacio de la Moncloa el pasado 12 de enero quedaron ya definidas las líneas del nuevo Ejecutivo. Pedro Sánchez dijo que el Gobierno de coalición del PSOE y Unidas Podemos es ahora el "Gobierno Progresista de España".

En la historia de nuestra democracia nunca se ha dado un Eje-

***"Será la legislatura del diálogo social, territorial y generacional", dijo el presidente Sánchez***

cutivo de estas características. Un Gobierno amplio y novedoso, con cuatro vicepresidencias y 22 departamentos ministeriales, con nuevas caras y otras que se mantienen y con nueva nomenclatura en algunos Ministerios, que obligan a cambiar las estructuras orgánicas de los mismos.

Según el presidente Sánchez, la composición del Gobierno responde a "los valores progresistas de esta

coalición". Hay afiliados de las dos formaciones políticas que lo forman pero también independientes de reconocido prestigio.

El crecimiento económico, el entendimiento territorial, la justicia social, la transformación digital de la economía y la plena igualdad de la mujer serán los objetivos a los que se dirigirán las políticas de este Ejecutivo que nace *"con la vocación de servir a todos, con el propósito de dialogar para resolver las diferencias y que actuará con un espíritu resolutivo"*, según Sánchez.

## INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL Y MIGRACIONES

El anterior Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social ha sido uno de los que más han cambiado, escindiéndose en Ministerio de Trabajo y Economía Social y Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones. El ISM, organismo que gestiona la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, dependerá orgánicamente de este último.

Trabajo y Economía Social contará con una Secretaría de Estado de Trabajo y Economía Social, al frente de la cual está Joaquín Pérez, mientras que el Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones tendrá la Secretaría de Estado de Seguridad Social y Pensiones, encabezada por Israel Arroyo, y la Secretaría de Estado de Migraciones, cuyo titular aún no estaba nombrado al cierre de esta edición, y desde la que se trabajará



La ministra de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social entregó su cartera a Yolanda Díaz y a José Luis Escriva

### **El Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social, del que depende orgánicamente el ISM, se ha escindido en dos departamentos**

por una regularización de los flujos migratorios para que sean *"los que España necesite"*.

Quien fuera presidente de la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal (Airef), José Luis Escrivá, es el nuevo ministro de Inclusión. Bajo su dirección se llevarán a cabo la elaboración y el desarrollo de las políticas en materia de Seguridad Social y clases pasivas, así como las políticas de inclusión, extranjería, inmigración y emigración. Precisamente, *"inclusión"* fue el término que más destacó en su discurso de toma de posesión como ministro.

La reciente crisis económica ha generado desigualdades en la sociedad española. Por ello, "nuestra prioridad serán aquellas políticas que ayuden a la incorporación y a la participación en la sociedad en igualdad de oportunidades de los colectivos más desfavorecidos, superando el mero carácter asistencial o subsidiario", dijo Escrivá.

En sus manos estará uno de los retos más importantes para el país: la solvencia del sistema público de pensiones. "Garantizaremos la actualización de las pensiones conforme al IPC y también cerrar de forma rápida y efectiva el déficit actual de la Seguridad Social, lo que permitirá

## José Luis Escrivá, nuevo ministro de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones

buscar soluciones justas y equitativas al verdadero reto al que se enfrenta la Seguridad Social: el envejecimiento demográfico", dijo.

Para el ministro de Inclusión, "cualquier medida adoptada en materia de Seguridad Social tiene que ser fruto del consenso en el marco del Pacto de Toledo para favorecer la reforma del sistema de pensiones de manera equilibrada, sostenible y creíble".

En la gestión de la Seguridad Social también se han producido cambios. Andrés Harto es el nuevo director de la Tesorería General y Carmela Armeto sustituirá a Gloria Redondo al

## LAS NUEVAS CARAS DEL GOBIERNO

PRESIDENTE DEL GOBIERNO	VICEPRESIDENTA PRIMERA Presidencia Relaciones con las Cortes Memoria Democrática	VICEPRESIDENTE SEGUNDO Derechos Sociales Agenda 2030	VICEPRESIDENTA TERCERA Asuntos Económicos Transformación Digital	VICEPRESIDENTA CUARTA Transición Ecológica Reto Demográfico
 <b>PEDRO SÁNCHEZ</b>	 <b>CARMEN CALVO</b>	 <b>PABLO IGLESIAS</b>	 <b>NADIA CALVIÑO</b>	 <b>TERESA RIBERA</b>

Asuntos Exteriores Unión Europea Cooperación	Justicia	Defensa	Hacienda Portavoz del Gobierno	Interior	Transportes Movilidad Agenda Urbana	Educación Formación Profesional	Trabajo Economía Social	Industria Comercio Turismo
 <b>ARANCHA GONZÁLEZ LAYA</b>	 <b>JUAN CARLOS CAMPO MORENO</b>	 <b>MARGARITA ROBLES</b>	 <b>Mª JESÚS MONTERO</b>	 <b>FERNANDO GRANDE-MARLASKA</b>	 <b>JOSÉ LUIS ÁBALOS</b>	 <b>ISABEL CELAÁ</b>	 <b>YOLANDA DÍAZ</b>	 <b>REYES MAROTO</b>

frente del INSS. Luis Casqueiro continúa como director del ISM.

Yolanda Díaz es la nueva titular de Trabajo y Economía Social. En su discurso de toma de posesión insistió en que el principal reto en materia laboral es "recuperar el trabajo con derecho". "Debemos derogar la reforma laboral para retomar los derechos de las trabajadoras y los trabajadores", dijo. La nueva ministra de Trabajo situó el diálogo social como base de su acción gubernamental.



Primera reunión del Consejo de Ministros en Moncloa

### PLANAS Y ÁBALOS REPITEN

Las políticas de pesca y la gestión de puertos y el salvamento marítimo seguirán en las mismas manos. Luis Planas repite como ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación. También se mantienen la secretaria general de Pesca (Alicia Villauriz), la directora general de Recursos Pesqueros (M<sup>a</sup> Isabel Artime) y el director general de Ordenación Pesquera y Acuicultura (Juan Ignacio Gandarias).

Por su parte, José Luis Ábalos seguirá en el mismo despacho de la Castellana, aunque su cartera ha

cambiado de nombre. El anterior Fomento es ahora Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana.

No ha cambiado el titular de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (Pedro Saura) y en el organismo Puertos del Estado sigue como presidente Salvador de la Encina. También continúa al frente de Marina Mercante, Benito Núñez, y José Luis García Lena sigue dirigiendo la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima. ■

ANA DÍAZ

Agricultura Pesca Alimentación	Política Territorial Función Pública	Cultura Deporte	Sanidad	Ciencia Innovación	Igualdad	Consumo	Inclusión Seguridad Social Migraciones	Universidades
								
<b>LUIS PLANAS</b>	<b>CAROLINA DARIAS</b>	<b>JOSÉ MANUEL RODRÍGUEZ</b>	<b>SALVADOR ILLA</b>	<b>PEDRO DUQUE</b>	<b>IRENE MONTERO</b>	<b>ALBERTO GARZÓN</b>	<b>JOSÉ LUIS ESCRIVÁ</b>	<b>MANUEL CASTELLS</b>

# Revalorización del 0,9%

En su primer Consejo de Ministros, el Gobierno de Pedro Sánchez aprobaba la revalorización de más de 11,1 millones de pensiones públicas. La subida del 0,9%, por un valor total de 1.406 millones de euros, se aplicará en la nómina de febrero, que a la vez incluirá los atrasos correspondientes a enero.



1.406 millones para la subida de pensiones.

**E**l ministro de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, José Luis Escrivá anunciaba que el incremento se aplicará tanto a las pensiones contributivas y no contributivas, como a las de Clases Pasivas del Estado incorporando una garantía de mantenimiento del poder adquisitivo, en el caso de que el IPC se desvíe por encima de la revalorización.

Tras la revalorización, la pensión mínima de jubilación y de incapacidad permanente para mayores de 65 años, con cónyuge a cargo, alcanza

los 843,40 euros al mes. Situándose la pensión máxima en 2.683,34 euros mensuales.

Los afectados por incapacidad permanente total entre 60 y 64 años pasarán a cobrar un mínimo de 790,7 € mensuales cuando tengan cónyuge a cargo al igual que las pensiones de viudedad con familiares a su cargo.

El porcentaje del 0,9 se traduce en un incremento mensual que oscila entre los 11,4 € más de las pensiones mínimas por gran invalidez hasta los 1,9€ más al mes por beneficiario de las pensiones de orfandad. La mayor parte de los pensionistas, con complementos al mínimo mayores de 65 años con cónyuge a cargo, verán incrementada su nómina mensual en 7€.

## **Los pensionistas españoles ganan poder adquisitivo por segundo año consecutivo**

El pasado año, los pensionistas ganaron poder adquisitivo por primera vez en los últimos años. La revalorización fue del 1,7% con carácter general y del 3% para las pensiones mínimas. En el año que acaba de comenzar además del incremento del 0,9% se garantiza una compensación en caso de que el IPC aumente por encima de la subida aprobada. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO

# Centro Nacional de Formación Marítima de

Dirección:

Centro Nacional Formación Marítimo de Bamio

C/ O Salgueiral, 43 - Bamio

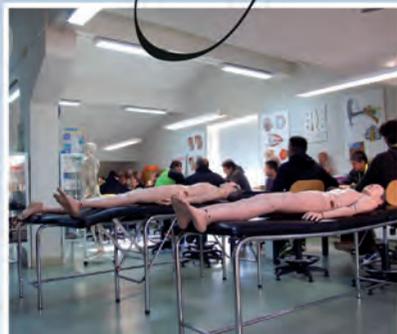
36618 VILAGARCÍA DE AROUSA

(PONTEVEDRA)

Tel. 986 56 66 41 - Fax 986 50 61 11

# BAMIO

## *La gran escuela del Mar*



MINISTERIO DE INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL Y MIGRACIONES

SECRETARÍA DE ESTADO DE LA SEGURIDAD SOCIAL Y PENSIONES



INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

*El Fondo Social Europeo  
invierte en tu futuro*

TACS Y CUOTAS 2020

# En la buena dirección

No se ha logrado alcanzar la explotación de todos los caladeros a niveles biológicos seguros, el conocido como Rendimiento Máximo Sostenible (RMS) marcado como objetivo de la Política Pesquera Común (PPC) en el Atlántico y el Mar del Norte para 2020. El resultado de la última reunión del Consejo de Ministros de Pesca, celebrada en diciembre en Bruselas, en la que se decidía qué especies y en qué cantidad se podrán capturar este año sacrificó, en parte, este objetivo, en pos de garantizar otra máxima de la política comunitaria: el equilibrio entre la sostenibilidad medioambiental, social y económica de la actividad.



**U**n acuerdo, que en palabras del recientemente revalidado ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA), Luis Planas, permite el normal desarrollo de la actividad de la flota pesquera española. Satisfacción contenida de los negociadores españoles después de que, un año más, acudieran a la reunión de responsables de Pesca comunitarios muy preocupados y con el propósito de revertir, en la medida de lo posible, las propuestas de partida planteadas en noviembre por la Comisión, en las

que el sector español no salía nada bien parado. Una flota, por otra parte, que en este tiempo ha hecho sus deberes y presume de haber alcanzado el RMS en todas las poblaciones de su especial interés, ya en 2019.

Duras y largas negociaciones que concluyeron con un nivel de capturas que va a permitir garantizar la actividad del sector y que contempla incluso volúmenes totales de posibilidades de captura superiores a los acordados el año pasado, manteniendo el compromiso con la consecución del RMS, tal y como señalan desde el Ministerio.



**La flota española mejora posibilidades de pesca en diez áreas, las mantiene en nueve y bajan en diecisiete**

#### LARGO PLAZO

Según Javier Garat, secretario general de Cepesca, *los TAC acordados van a permitir a nuestra flota pescar más que en 2019... celebramos que la negociación haya tenido en cuenta la triple vertiente sostenible de la pesca, un enfoque fundamental para poder mirar nuestra actividad a largo plazo.*

Con el compromiso de seguir avanzando en lograr el RMS de todas las especies, la representación española ha hecho valer –gracias a un detallado dossier técnico aportado por el MAPA y la Xunta– la importancia socioeconómica de estas pesquerías así como las consideraciones científicas aportadas por el Instituto Español de Oceanografía (IEO), que apuntaban a la existencia de márgenes de mejora sobre la propuesta de la Comisión. Desde la delegación encabezada por el ministro Planas, se propuso seguir trabajando para proporcionar una mínima estabilidad en la actividad, evitando variacio-

nes bruscas del TAC (Total Admisible de Capturas) de un año a otro, tal y como sucedió con las propuestas que se sugirieron en noviembre, respecto a la cuota del año pasado. Un proceder demasiado frecuente y muy desestabilizador para el sector.

Aún con todo, la flota española va a disponer de cerca de 285.000 toneladas, lo que supone alrededor de 500 millones de euros. De las 36 cuotas principales que posee en el área del Atlántico europeo, ve incrementadas sus posibilidades de pesca en 10, los mantiene en nueve y bajan en 17.

## CAE LA MERLUZA

La contundencia de los informes ha permitido que la reducción de cuotas de especies tan importantes para la flota española, como es la merluza sur (Cantábrico, Golfo de Cádiz y Portugal), quede en un 5 % y que el recorte del 40%, planteado inicialmente para el lenguado del caladero nacional, se limite al 20%. Por el contrario, no varía el porcentaje propuesto para la merluza norte, la que se pesca en Escocia e Irlanda, Gran Sol y aguas francesas, que no se libra de una reducción del 20% en su TAC, aplicando el RMS. Cantidades que para el MAPA *serán suficientes para cubrir las necesidades de la flota española, que este año no agotó su cupo.*

No comparte en gran medida esta opinión la conselleira de Pesca de la Xunta, Rosa Quintana, quien cree que para esta especie han pesado más los informes del estado biológico que los estudios socioeconómicos aportados al respecto, por lo que ya ha anunciado que su



## **Las posibilidades de pesca del jurel del cantábrico bajan en un 40,7%**

*Comunidad va a estar atenta a cómo evoluciona la actividad en el 2020 y trabajará para comprobar el impacto que este recorte puede tener en el desarrollo de la flota gallega.*

Especialmente llamativa ha sido la decisión adoptada para las capturas del jurel en el Golfo de Cádiz y Galicia: frente a una propuesta inicial de disminución del TAC de un 50%, finalmente acorde con la recomendación científica, se incrementa un 24%, respecto al 2019.

No ha corrido la misma suerte el jurel (chicharro) del Cantábrico, cuyo TAC baja un 40,7%. Un mal dato que se trató de atenuar en la negociación, fijando un mecanismo de flexibilidad que permite a España transferir, entre las dos unidades de gestión que componen esta pesquería, hasta el 80% de la cuota de jurel del Norte, de forma que se pueda minimizar el impacto del recorte en la flota que captura esta especie en esa zona, que ya ha mostrado su preocupación.



*Este nuevo reparto deja muy tocada a la flota cántabra, apuntan desde la Federación de pescadores de aquella Comunidad, una de las comunidades autónomas más perjudicadas.*

Para Miren Garmendia, secretaria de la Federación de Cofradías de Arrantxales de Gipuzkoa, se necesitan *más estudios y más información* de esta especie ya que, en su opinión, esta rebaja se *adopta con una visión bastante precautoria por el desconocimiento que existe.*

## SUBE LA CABALLA

Por el contrario, después de tres años de bajadas, la flota del Cantábrico sale muy bien parada para la captura de caballa (xarda o verdel) con un TAC un 41% superior al de 2019. También aumenta un 3% el TAC de la bacaladilla, mientras que las cuotas de gallos y rapés se mantienen en niveles similares a los de 2019, con repuntes significativos en algunos caladeros, consolidando la tendencia al alza del año anterior.

## **La pesquería de cigala se mantiene cerrada a pesar de las esperanzas albergadas por el sector**

La anchoa del Cantábrico, a pesar de las copiosas costeras de los últimos años, se reduce un 3%, al detectarse una bajada de los reclutamientos, cumpliendo con la regla de explotación establecida en el plan de gestión de esta pesquería, que tan buenos resultados está dando. *Éramos conocedores de los resultados científicos de los estudios que se hacen con esta pesquería*, señalan desde las Cofradías gipuzkoanas, donde se ubican los puertos donde más anchoa se descarga.

Por su parte, la cuota para la anchoa (boquerón) que se pesca en la zona XIX (Galicia y Golfo de Cádiz) se fija entre el 1 de julio y el 30 de junio del año siguiente, por lo que no será hasta junio, fecha en la que ya estarán los resultados de las evaluaciones científicas, cuando se sepa lo que se podrá sacar.

## TÍMIDOS AVANCES

A pesar de que albergaban razonables esperanzas, el TAC de la cigala del Cantábrico (unidades funcionales 25 a 31) no cambia. El único “avance” reseñable en este último Consejo de Ministros de Pesca fue que se consiguió plasmar, a través de una declaración, el compromiso de seguir trabajando, en base a los datos obtenidos por el IEO con la colaboración del sector, en la revisión de la recomendación científica actual para estas poblaciones y, en función de los mismos, revisar las posibilidades de pesca.

Esta pesquería lleva cerrada desde 2017 y, si no cambian las cosas, así va a seguir hasta 2022.

PRINCIPALES STOCKS NEGOCIACIÓN TAC Y CUOTAS 2020: Compromiso final y variaciones.

Nombre	Zona ICES	CUOTA 2020 UE	CUOTA 2020 ESP	CUOTA 2019 UE	%
Abadejo ( <i>Pollachius pollachius</i> )	Zona 6	238	3	397	-40,1
Abadejo ( <i>Pollachius pollachius</i> )	Zona 7	8.514	16	12163	-30,0
Abadejo ( <i>Pollachius pollachius</i> )	Zona 8abde	1.482	252	1.482	0,0
Abadejo ( <i>Pollachius pollachius</i> )	Zona 8c	208	187	231	-9,9
Abadejo ( <i>Pollachius pollachius</i> )	Zona 9, 10 y COPACE 34.1.1	254	246	282	-9,9
Anchoa ( <i>Engraulis encrasicolus</i> )	Zona 8	31.892	28.702	33.000	-3,4
Boquerón ( <i>Engraulis encrasicolus</i> )	Zonas 9 and 10; Union waters of CECAF 34.1.1	PM*	PM	12.500	
Bacaladilla ( <i>Micromesistius poutassou</i> )	Zonas 1-14 excepto 8c y 9	326.484	42.258	319.727	2,1
Bacaladilla ( <i>Micromesistius poutassou</i> )	Zonas 8c, 9 y 10, COPACE 34.1.1	44.757	35.806	44.064	1,6
Brosmio ( <i>Brosme brosme</i> )	Zonas 5, 6 y 7	1.207	60	1.207	0,0
Caballa ( <i>Scomber scombrus</i> )	Zona 6, 7, 8abde, 5b, 12, 14	368.031	25	260.813	41,1
Caballa ( <i>Scomber scombrus</i> )	Zona 8c y 9, COPACE 34.1.1	42.112	34.708	29.844	41,1
Cigala ( <i>Nephrops norvegicus</i> )	Zona 6 y 5b	15.899	32	15.092	5,3
Cigala ( <i>Nephrops norvegicus</i> )	Zona 7	16.815	1.009	19.784	-15,0
Cigala ( <i>Nephrops norvegicus</i> )	UF 16 (incluida en zona 7)	2.637	795	2.645	-0,3
Cigala ( <i>Nephrops norvegicus</i> )	Zonas 8abde	3.886	233	3.878	0,2
Cigala ( <i>Nephrops norvegicus</i> )	Zonas 8c	2,7	2,7	2	35,0
Cigala ( <i>Nephrops norvegicus</i> )	Zonas 9 y 10; Union waters of CECAF 34.1.1	386	97	401	-3,7
Gallo ( <i>Lepidorhombus spp.</i> )	Zona 6	5.901	671	5.782	2,1
Gallo ( <i>Lepidorhombus spp.</i> )	Zona 7	18.732	5.620	18.132	3,3
Gallo ( <i>Lepidorhombus spp.</i> )	Zonas 8abde	1.794	993	1.704	5,3
Gallo ( <i>Lepidorhombus spp.</i> )	Zonas 8c, 9 y 10; Union waters of CECAF 34.1.1	2.322	2.143	1.872	24,0
Jurel y capturas accesorias asociadas ( <i>Trachurus spp.</i> )	Zona 4b, 4c y 7d	13.763	121	12.629	9,0
Jurel y capturas accesorias asociadas ( <i>Trachurus spp.</i> )	Zonas 2a-14	70.617	7.498	117.518	-39,9
Jurel y capturas accesorias asociadas ( <i>Trachurus spp.</i> )	Zona 8c	11.176	10.015	18.858	-40,7
Jurel y capturas accesorias asociadas ( <i>Trachurus spp.</i> )	Zona 9	116.871	30.237	94.017	24,3
Lenguado ( <i>Solea solea</i> )	Zona 8a y 8b	3.666	8	3.872	-5,3
Lenguado ( <i>Solea solea</i> )	Zona 8c, 8d, 8e, 9, 10 y COPACE 34.1.1	858	322	1.072	-20,0
Maruca azul ( <i>Molva dypterygia</i> )	Zonas 5b, 6 y 7	11.150	356	11.378	-2,0
Maruca azul ( <i>Molva dypterygia</i> )	Zonas aguas internacionales 12	137	132	229	-40,2
Maruca ( <i>Molva molva</i> )	Zonas 6, 7, 8, 9, 10, 12 y 14	12.196	3.361	12.196	0,0
Merlan ( <i>Merlangius merlangus</i> )	Zona 8	2.540	1.016	2.540	0,0
Merluza ( <i>Merluccius merluccius</i> )	Zonas 6 y 7; aguas de la Unión e internacionales de 5b; aguas internacionales de la 12 y 14	63.325	18.667	79.762	-20,6
Merluza ( <i>Merluccius merluccius</i> )	Zona VIIIabde	42.235	12.996	52.118	-19,0
Merluza ( <i>Merluccius merluccius</i> )	Zonas 8c, 9 and 10; Union waters of CECAF 34.1.1	8.752	5.600	9.258	-5,5
Mielga	Zonas 15X14	270	10	270	0,0
Rape ( <i>Lophiidae</i> )	Zona 6	7.971	307	11.453	-30,4
Rape ( <i>Lophiidae</i> )	Zona 7	35.299	1.296	32.999	7,0
Rape ( <i>Lophiidae</i> )	Zonas 8abde	9.008	1.372	8.371	7,6
Rape ( <i>Lophiidae</i> )	Zonas 8c y 9	4.023	3.353	9.258	-56,5
Rayas ( <i>Rajiformes</i> )	Zonas 6a, 6b, 7a-c y 7e-k	10.184	1.472	10.184	0,0
Solla ( <i>Pleuronectes platea</i> )	Zonas 8, 9, 10 y COPACE 34.1.1	355	59	395	-10,1

\* Período TAC: 1 de julio a 30 de junio



Representantes del sector pesquero con el equipo negociador del MAPA

Se mantienen las campañas centinela a bordo de buques comerciales que permitirán incrementar la serie histórica necesaria para mejorar su conocimiento científico. Una *cabezonería*, en palabras de Quintana, *si se ha comprobado que en estos cinco años se ha constatado un incremento de la biomasa de este stock.*

En cuanto a la obligación de desembarcar todo lo pescado implantada el año pasado por estas fechas y con las dificultades y quebraderos de cabeza que está suponiendo, tanto para el sector como para los encargados de hacerla cumplir, los responsables de pesca comunitarios acordaron conservar los mecanismos adoptados el año pasado. Únicamente, la situación del bacalao del mar Céltico, ha obligado a adoptar algunas medidas técnicas como incrementos de selectividad, que en el caso de la flota española ya están recogidas y previstas en la legislación nacional.

**Para las organizaciones ecologistas, aunque en los últimos años se ha avanzado, aún resulta insuficiente**

Otra de las negociaciones resueltas es el acuerdo con Grecia y Portugal para el reparto de 100 toneladas de atún rojo adicional de TAC, obtenidas en el marco de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT) para las flotas artesanales, celebrada en noviembre en Palma.

## PROGRESO INSUFICIENTE

De esta forma califica “Oceana” el acuerdo adoptado en Bruselas. En opinión de Pascale Moehrle, directora ejecutiva de la organización en Europa, *desgraciadamente las buenas intenciones y los compromisos no han sido suficientes para ir un paso más allá. Los ministros de la UE han optado por saltarse la normativa europea, lo que significa que no han cumplido con su labor.* Según los grupos ecologistas, aunque los últimos años se ha avanzado en la buena dirección y varias poblaciones de gran interés pesquero se encuentran actualmente en niveles sostenibles, otras poblaciones continúan sufriendo una presión pesquera superior a la recomendada como sostenible por el consejo científico del ICES. Para Lidia Chaparro, ecóloga marina de la Fundación ENT, *pasados seis años desde la entrada en vigor de la PPC, todavía cuesta ver claros progresos hacia el fin de la sobrepesca. Por poner unos pocos ejemplos, en aguas europeas, varias poblaciones de bacalao y de arenque, especies emblemáticas y esenciales para el buen funcionamiento de los ecosistemas marinos, han sido establecidas muy por encima de las recomendaciones científicas.* ■

A. MUNGUÍA

REDUCCIÓN DE GASES CONTAMINANTES

# IMO 2020: un reto global

El 1 de enero entró en vigor la normativa IMO 2020 que limita al 0,50% la cantidad de azufre en el combustible de los buques. El cambio logístico que implica afecta a todo el sector, que ha tenido que adaptarse para cumplir con una norma que se gestó hace 12 años.



La decisión se tomó en 2008 y se confirmó en 2016 en el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (Convenio Marpol). Como consecuencia, desde el 1 de enero de este año la regla conocida como IMO 2020 limita el máximo de azufre permitido en el combustible de los buques al 0,50%, desde el 3,50% admitido hasta ahora. Además, cualquier resto de combustible no autorizado tendrá que descargarse antes del 1 de marzo.

**La reducción de emisiones será del 77% lo que equivale a 8,5 millones de toneladas métricas de óxido de azufre**

La norma es obligatoria para todos los buques que operen fuera de ciertas zonas de control de emisiones donde el límite es ya del 0,10%, como en áreas del mar Báltico, el mar del Norte, franjas de EEUU y Canadá, y regiones del mar Caribe cercanas a islas de EEUU. Además, se prevé la implantación de nuevas áreas controladas en el Mediterráneo.

La medida, según la OMI, supondrá una reducción del 77% en las emisiones de los buques, lo que equi-

vale a un recorte anual de unos 8,5 millones de toneladas métricas de óxido de azufre.

Sus efectos sobre la salud serán decisivos, según este organismo, ya que esas partículas contaminantes están relacionadas con el asma, derrames cerebrales, cáncer y otras enfermedades pulmonares y cardiovasculares, así como con la generación de lluvia ácida y la acidificación de los océanos.

### ALTERNATIVAS Y COSTE

El principal tipo de hidrocarburo que usa la industria naviera como combustible es el fueloil pesado o residual, denominado HFO (heavy fuel oil), del que se estima que al año se utilizan unos 200 millones de toneladas (Mt). Tras la entrada en vigor de la norma un 80% de esa cantidad corresponderá a combustibles con menos del 0,5% de azufre. Inicialmente, según estimaciones de Anave, se empleará más MGO (gas-oil) y gradualmente se irá pasando a nuevas mezclas denominadas VLSFO (very low sulphur fuel oil).

Otra opción consiste en instalar sistemas de limpieza llamados 'scrubbers' o depuradores de los gases de escape. En este caso los buques seguirán operando con HFO y consumiendo en torno a 40 Mt.

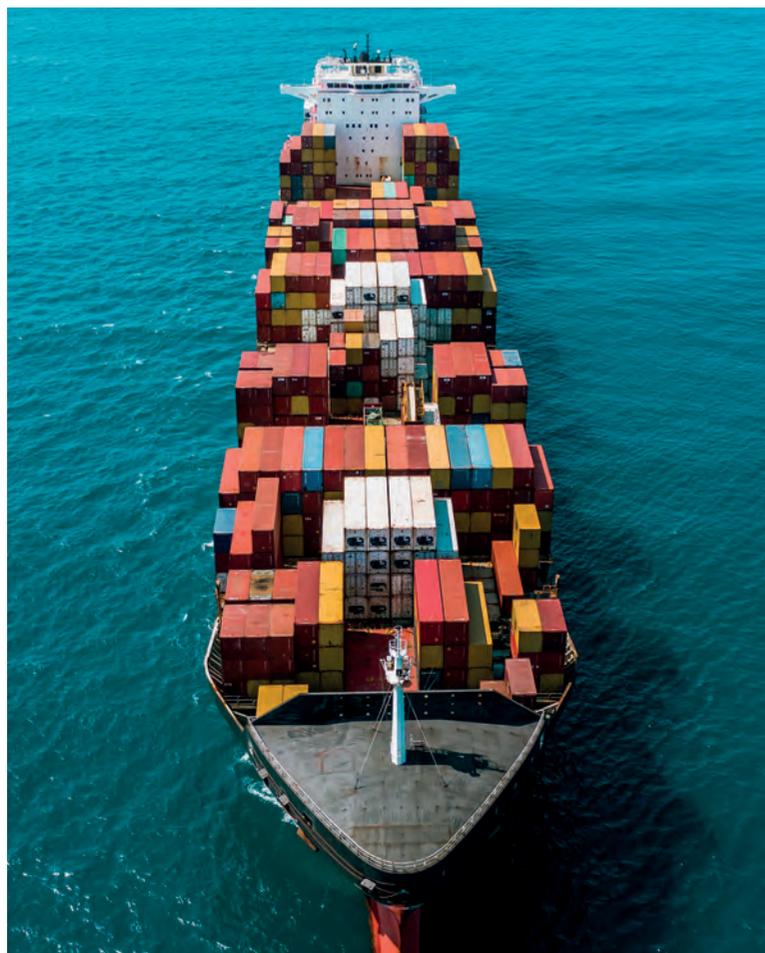
También cabe la opción de usar otro combustible como el gas natural licuado (GNL), aunque plantea un inconveniente señalado por muchos armadores: su suministro no está garantizado a nivel mundial, por lo que

### ***Nuevas mezclas bajas en azufre, gas-oil y gas licuado son los principales combustibles alternativos***

en principio solo es aplicable a buques que sirven en líneas regulares.

Por otra parte, como se apunta desde Anave, sí son compatibles diferentes sistemas: "Por ejemplo, un buque podría utilizar GNL y a la vez tener instalados 'scrubbers' (HFO), ya que hay motores duales, que permiten los dos tipos de combustible. Pero sería raro que hubiese invertido en poder usar GNL sin tener asegurado el suministro".

En cualquier caso, la patronal de los navieros considera que la aplicación de estas alternativas no deben considerarse un coste "sino una inversión



que además las empresas esperan recuperar mediante ahorros en el coste de combustible. Aun así, solo en instalación de ‘scrubbers’ los armadores deben haber invertido como mínimo unos 6.000 millones de dólares”.

Según Anave, el diferencial de precio entre HFO y VLSFO está por encima de 310 \$/t y con MGO en unos 340 \$/t. En conjunto, “cabe estimar que el primer año el impacto en el coste de combustible de la flota global sea de unos 50.000 millones de dólares”. Aún no hay datos a escala nacional.

**Solo en "scrubbers" los armadores han invertido unos 6.000 millones de dólares, según Anave**

sector. Primero, respecto a cómo el incremento de costes afectará al transporte en su conjunto.

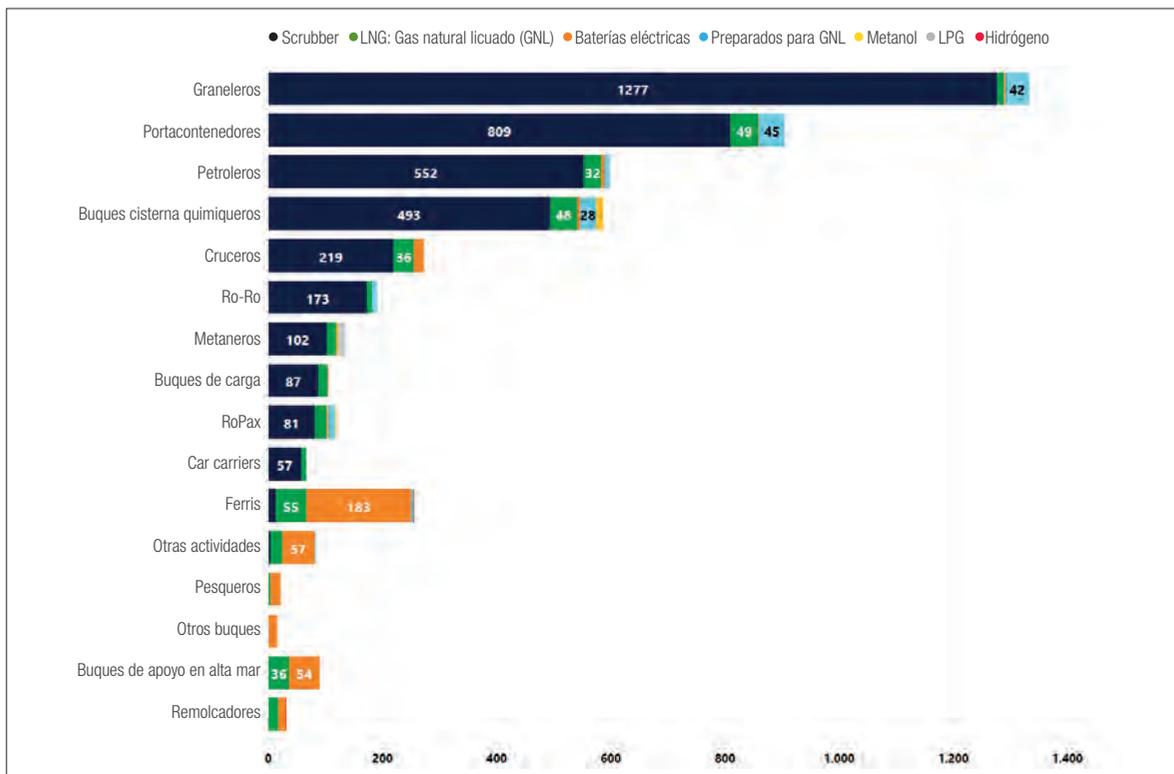
En principio cabría esperar que se repercutan en el consumidor final, pero desde Anave se apunta que esa relación causa-efecto no está tan clara: “Aunque al naviero el cambio le suponga un coste mayor y por ello necesitaría aumentar el flete al usuario final, no necesariamente va a poder hacerlo” dado que puede darse excedente de oferta de transporte en ese segmento del mercado o que concurren buques con ‘scrubbers’ que no necesitan subir el flete para cubrir costes. Por otra parte, ven imposible prever a cuánto ascenderá el incremento de precio de los nuevos combustibles porque éstos “varían

## INCERTIDUMBRE

La implantación de una medida de tanto alcance ha provocado, como era previsible, muchas dudas en el

Alternativas utilizadas según el tipo de buque

FUENTE: DNV-GL



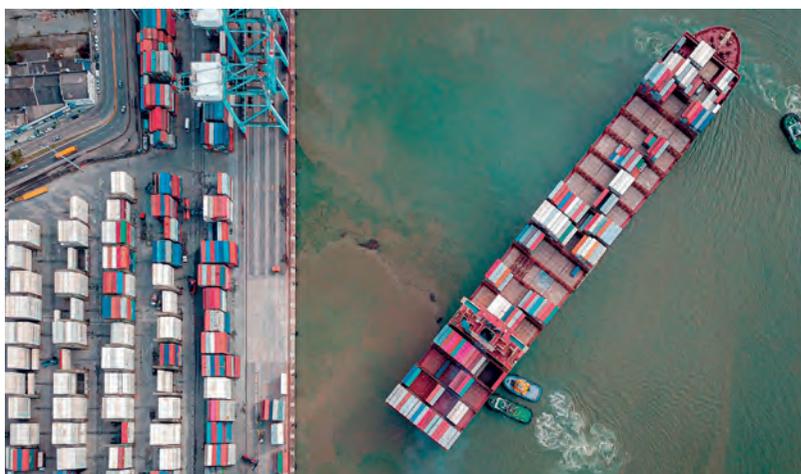
también por factores externos como el precio del crudo, que a su vez depende de factores políticos”.

Pero previamente a la consideración de quién asumiría el coste, los navieros han afrontado otras incertidumbres relacionadas con esta normativa, como determinar cuál era la mejor opción para sus buques, “ya que en el momento de hacer esa elección no se sabían los diferenciales de precios de los combustibles, ni los lugares donde se iba a suministrar cada tipo de combustible ni, en realidad, las características físicas de los nuevos combustibles”.

A eso se añadía la prohibición de utilizar los ‘scrubbers’ abiertos en algunos puertos, lo que sembraba dudas sobre la posibilidad de que futuras regulaciones medioambientales limitaran su uso. “Demasiadas incertidumbres para una materia con tan gran repercusión económica”, concluyen.

## CONTROL Y SANCIONES

Según DNV-GL, entidad internacional de certificación, actualmente hay 3868 buques con ‘scrubbers’



## DESCARBONIZACIÓN, EL OTRO GRAN RETO

La International Chamber of Shipping presentó recientemente el primer programa cooperativo de I+D para ayudar a eliminar las emisiones de CO<sub>2</sub> del transporte marítimo internacional. Incluye una financiación por las compañías navieras de todo el mundo de 5.000 millones de dólares durante 10 años; la creación de una ONG (Consejo Internacional de Investigación y Desarrollo Marítimo, IMRB) que allane el camino a la descarbonización del transporte marítimo, supervisada por la OMI; y el impulso al desarrollo de buques comercialmente viables con cero emisiones de carbono a principios de la década de 2030.

instalados, 381 que ya funcionan con GNL y 141 preparados para ello. Como se observa en el cuadro adjunto, los ‘scrubbers’ son la solución mayoritaria en el caso de graneleros, portacontenedores y petroleros, mientras que la electricidad se impone en ferris y pesqueros.

Respecto al control y vigilancia del cumplimiento de la norma, la OMI carece de poder sancionador. Tal tarea recae en las autoridades marítimas de cada país y por tanto en España depende de las capitanías marítimas, que son las encargadas de imponer las multas establecidas a los buques que no cumplan la IMO 2020.

Sobre este asunto Anave pide que se trate de sanciones “disuasorias, para evitar la competencia desleal y que no salga rentable incumplir y pagar las multas”. ■

IÑAKI MORENO

EL MAR, CLAVE EN LA ESTRATEGIA AMBIENTAL

# Pacto Verde: el futuro de la UE

Tras una fase de incertidumbre institucional, la UE encara 2020 con grandes proyectos que definen la voluntad reformadora de sus nuevos responsables, la alemana Von der Leyen en la Comisión y el belga Charles Michel en el Consejo. Uno de los centrales es el Pacto Verde, un ambicioso plan para lograr el primer continente climáticamente neutro.



La presidenta de la Comisión Europea, Ursula von der Leyen, interviene ante el Parlamento Europeo.

**E**l Pacto Verde Europeo, aprobado por la Eurocámara a mediados de enero, abarca un amplio paquete de medidas para lograr una transición ecológica sostenible que, además, se convierta en estrategia de crecimiento de la Unión. Respecto al sector marítimo, la apuesta por el transporte de mercancías y la energía eólica son sus claves.

El objetivo es reducir a cero las emisiones de CO<sub>2</sub> en 2050, con

una emisión neta nula de gases de efecto invernadero. Esto exigirá una actualización de los objetivos para 2030, con un recorte de emisiones de entre el 50 y el 55% frente al 40% actual. En la presentación de la hoja de ruta del plan ante la eurocámara en enero, los parlamentarios pidieron más ambición al respecto y fijaron el mínimo en el 55%.

Las medidas genéricas contempladas por el proyecto incluyen la inter-

conexión de sistemas energéticos, la modernización de infraestructuras, el aumento de la cooperación transfronteriza y regional o el citado desarrollo de la energía eólica marina.

El marco jurídico para lograrlo tendrá dos fases: primero, una ley climática que se presentará previsiblemente en marzo y una fase de actualización de normas comunitarias para alinearlas con los nuevos objetivos.

### NAVIERAS COMPROMETIDAS

Para lograr la deseada descarbonización se dará prioridad a la eficiencia energética y a un sector eléctrico basado en fuentes renovables. La patronal de navieros españoles, Anave, integrada en la europea ECSA, señala que el transporte marítimo “ya es en buena medida pionero en esforzarse y conseguir reducciones notables de sus emisiones de CO<sub>2</sub>”, aunque admite que otros sectores conseguirán descarbonizarse antes al tener condiciones más propicias para ello.

Señala la necesidad de dos elementos adicionales: fuentes de energía renovables en tierra para producir el combustible limpio e instalaciones en los puertos para almacenarlo y suministrarlo a los buques. Condiciones que, reconoce, “supondrán una inversión incluso más elevada que el desarrollo de las tecnologías marinas”.

Su principal demanda se centra en que la UE apoye la I+D con fondos adicionales a los que aportará el sector naviero y, en su momento, financie el despliegue de las tecnologías apro-



La energía eólica marina es una de las apuestas principales del Pacto Verde Europeo.

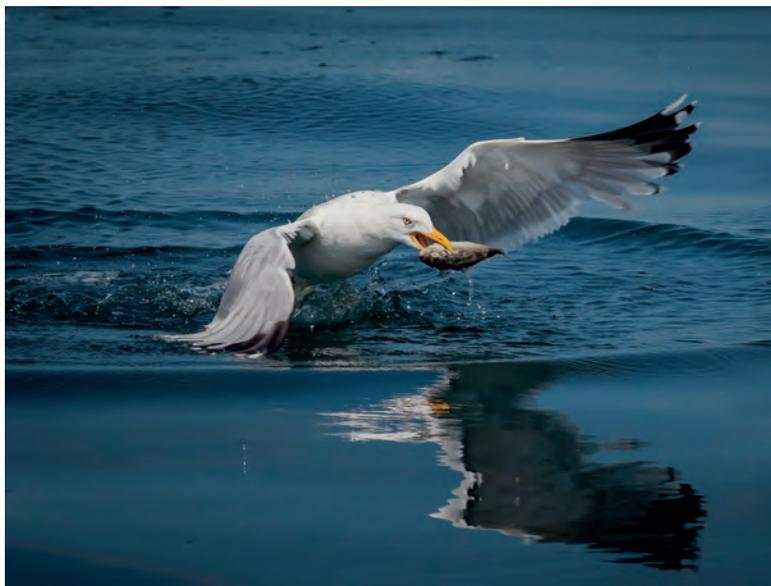
**El plan prevé un recorte de emisiones de CO<sub>2</sub> de entre el 50 y el 55% para el año 2030 frente al 40% actual**

piadas en los puertos. Estas y otras propuestas se concretarán en la III European Shipping Week, que ECSA organizará en Bruselas en la penúltima semana de febrero de 2020.

De lo dicho se deduce que los puertos son otro actor importante en la implantación de este proyecto. Desde Puertos del Estado se señala que actualmente están en fase de recopilación de información para presentar sus demandas. La Organización Europea de Puertos Marítimos (ESPO) a la que pertenece ha remitido a los países el cuestionario para que vayan haciendo aportaciones y sobre ello organizar su línea de actuación.

### MEDIDAS CONCRETAS

Otra referencia temporal importante para el futuro inmediato de esta iniciativa es la Conferencia de las Na-



Oceana reclama que se amplíen las áreas marinas protegidas

ciones Unidas sobre el Océano que se celebrará en junio en Portugal. Desde la ONG Oceana se apunta que el Pacto Verde “carece aún de acciones concretas” y espera que se materialicen en los próximos meses de cara al citado evento.

Desde su punto de vista, “reducir las emisiones es la prioridad número uno y debe complementarse con soluciones basadas en la naturaleza, incluida la restauración de mares sanos, abundantes y resistentes”.

A partir de ahí, sus demandas se concretan, entre otros asuntos, en detener la sobrepesca; proteger los hábitats costeros de “carbono azul”, bosques de algas marinas, marismas y praderas de pastos marinos que capturan CO<sub>2</sub>; y ampliar las áreas marinas protegidas del 12% actual al 30% para 2030.

Respecto a la energía eólica, Oceana señala que la UE debería adoptar

una estrategia que tenga en cuenta su influencia en los ecosistemas marinos, aunque reconoce que generalmente los beneficios ambientales de estas instalaciones superan sus impactos negativos.

Todo ello abordado desde la urgencia que, para esta organización, resulta obligada: “Europa enfrenta desafíos ambientales sin precedentes y se deben tomar medidas urgentes durante los próximos 10 años”.

### FINANCIACIÓN

Para su puesta en práctica la Unión prevé movilizar una ingente cantidad de recursos, según explicó Ursula von der Leyen ante el Parlamento Europeo: un billón de euros en diez años. El mayor problema político que encara la presidenta de la Comisión es encajar estas pretensiones de financiación en el presupuesto de la UE 2021-2027 que está en fase de negociación.

Por eso ha planteado esta proyección de fondos en forma de cascada de inversiones liderada por el sector público, pero estimulando que el privado sea quien termine aportando el grueso. Además, lo ha revestido de un enfoque integrador con el fin de que todas las políticas europeas estén teñidas de verde y todos los compromisos de inversión europeos se ligen al plan. En otras palabras: no habrá dinero para quien contamine y podrá haber fondos para quien adapte sus propuestas a esta visión ecológica. ■

IÑAKI MORENO

# Centro Nacional de Formación Marítima Isla Cristina

Dirección:  
Avda. Federico Silva Muñoz s/n  
21412 Isla Cristina (Huelva)  
Tel. 959 331 345

## Dirección Provincial de Huelva



*El Fondo Social Europeo  
invierte en tu futuro*

VENTANILLA ÚNICA EUROPEA

# Un desafío para 2025

El objetivo de la ventanilla única marítima europea es facilitar el intercambio electrónico de datos sobre las obligaciones informativas de los buques que entren, permanezcan o salgan de un puerto comunitario. Se prevé que esté plenamente operativa en cinco años.



Hoy día los operadores de transporte marítimo tienen que cumplir una serie de requisitos de información cada vez que un buque llega a puerto. El fin de la iniciativa es aligerar la carga administrativa a la que se enfrentan cada vez debido a que los requisitos exigidos no están armonizados.

Puertos del Estado -organismo designado en España para operar y gestionar la Ventanilla Única Marítimo Portuaria establecida en la Directiva 2010/65/UE- explica que se trata de aumentar la armonización entre Estados miembro y entre puertos, “de forma que para las navieras y otros operadores sea más sencillo el cumplimiento de las formalidades administrativas y el intercambio de datos con la Administración”.

Para su puesta en marcha España parte de una óptima situación porque el concepto de ventanilla única comenzó a trabajarse en 1994 y el sistema actual está operativo desde 2015. Aunque desde Puertos se puntualiza que todavía la Comisión Europea “debe aprobar una serie de actos delegados y

**F**ebrero de 2020 es una de las primeras fechas marcadas en rojo en el calendario de desarrollo de la ventanilla única marítima en la UE. Establece el límite para que los estados comuniquen a la Comisión Europea los requisitos informativos contemplados en sus legislaciones nacionales o adoptados por la práctica o por convenios. En otras palabras, es el punto de partida imprescindible para iniciar esa armonización a la que se pretende llegar en 2025.

***El fin es armonizar datos para aligerar la carga administrativa a la que se enfrentan los buques en cada puerto***

de ejecución y esos plazos son los primeros que deben cumplirse, no dependen directamente de España o los Estados miembro”.

## MENOR CARGA DE TRABAJO

Según cálculos de la UE, cada año en Europa se realizan más de dos millones de escalas portuarias, lo que se traduce en 4,6 millones de horas al año destinadas a actividades de información. Con este nuevo sistema se mejorará la interoperabilidad e interconexión de sistemas. Además, la Comisión Europea calcula que la reducción de carga de trabajo administrativo en la UE estará entre 22 y 25 millones de horas de 2020 a 2030, a lo que otorga un valor de 627 a 700 millones de euros.

La Asociación Española de Consignatarios de Buques (Asecob) ha participado en las recomendaciones emitidas a la Comisión: "El sector ha manifestado la prioridad del uso de un conjunto de datos armonizados, el mantenimiento de los actuales desarrollos telemáticos, los instrumen-

***En febrero de 2020 se ha de comunicar a la UE qué datos son comunes a todos los países y su justificación real***

tos para el volcado de datos y la no interferencia de otras iniciativas como la base de datos aduanera común”. Sus propuestas fueron apoyadas o coincidieron con las de la Administración y recogidas en la norma.

Asecob señala algunas dificultades como la imposibilidad de integrar los informes de Aduanas en el mismo procedimiento o cierta falta de calidad en parte de los datos suministrados en los permisos de atraque, con notables diferencias entre puertos. Para subsanarlo prepara una jornada informativa en Algeciras en febrero.

En cuanto al plazo que vence este año respecto al desarrollo de la norma, desde la asociación se detalla que “en esta primera fase se han de concretar qué datos son en este momento comunes a todos los países y la importancia/justificación real de los mismos”. El objetivo es que los datos a suministrar estén armonizados al máximo y se evite tener que informar de nuevo sobre lo que ya se comunicó en el puerto anterior. ■

ÍÑAKI MORENO



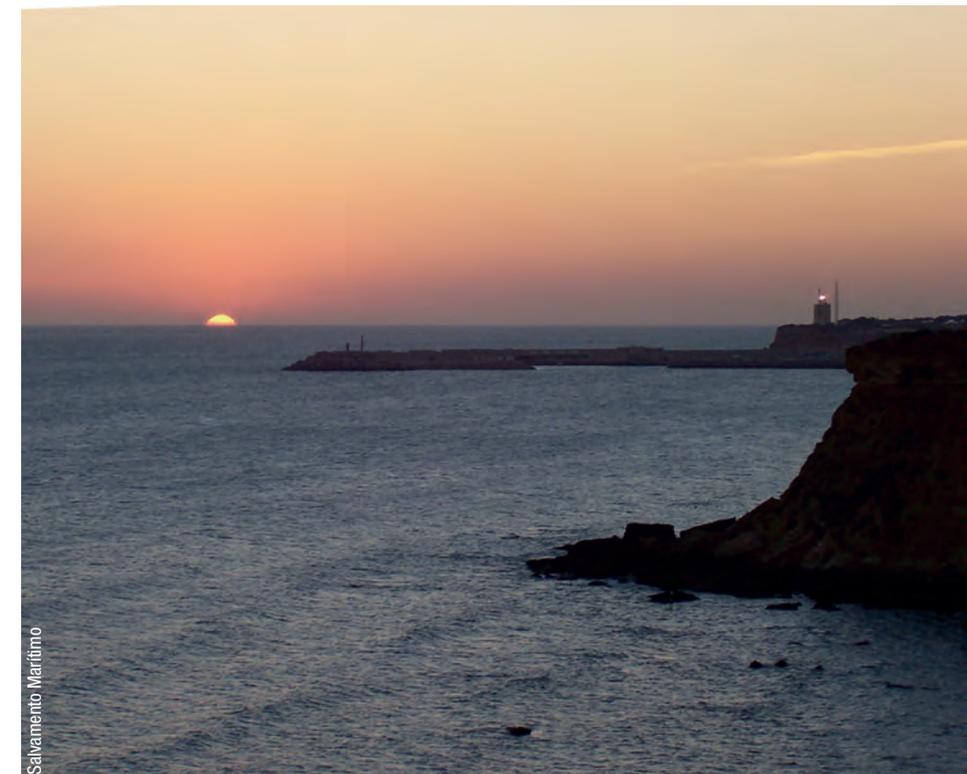
## Reserva Marina de Cabo Roche

En la revista MAR nº 589 se presentó el proyecto de la Reserva Marina de Cabo de Roche. Es, sin duda, un proyecto importante tanto para el futuro del sector pesquero de Conil como para la recuperación y conservación del ecosistema.

**E**n Conil hay unos 65 barcos de pesca artesanal. La gran fortaleza de su flota es su diversidad. No se ha especializado en una sola pesca como en otros puertos. Dispone de una gran variedad de artes y modalidades que se turnan según la temporada possibilitando un tiempo de veda para las distintas especies. No hay barcos de cerco ni de arrastre. La construcción del puerto en los años 80 y la modernización de la flota en los años 90 han supuesto impulsos importantes para la pesca en la zona. En la actualidad la flota de Conil tiene más capacidad que nunca.

Sin embargo, la flota profesional registra una caída de capturas considerable, causada por distintos factores:

- El litoral marino, principal zona de reproducción y cría de muchas especies, es una zona extremadamente frágil y vulnerable. La alta densidad de la población en la costa, especialmente en el verano, causa contaminación, aumentada por la insuficiencia y falta de depuradoras.
- Las obras de puerto y la regeneración de las playas afectan el medio marino y el ciclo vital de los peces.
- Las artes destructivas como el arrastre han causado destrozos en los fondos marinos.



Salvamento Marítimo

***En Conil hay unos 65 barcos de pesca artesanal que disponen de gran variedad de artes***

Pero uno de los principales problemas deriva del enorme aumento de la pesca recreativa, pesca que no está controlada; el número de barcos y pescadores deportivos supera en múltiples ocasiones al de los profesionales.

Hace décadas nadie podía pescar sin tener amplios conocimientos sobre la mar y los peces, se requería sabiduría transmitida de padres a hijos. Hoy ya no es así, con los avances tecnológicos sobre posicionamiento, navegación y reconocimiento de fon-

dos, la pesca ha perdido su secreto; cualquiera que tenga los medios para comprarse un bote puede salir a pescar. Y aunque el volumen de capturas autorizado para aficionados con licencia es de hasta 5 kilos por día, prohibiéndoseles la comercialización de sus capturas, la ausencia de controles permite la competencia desleal con los pescadores profesionales, vendiendo el pescado a vecinos o incluso a restaurantes de la zona. Esta pesca no controlada supone un agravante más y es que el volumen de la pesca recreativa no aparece en las estadísticas de pesca oficiales, a pesar de su gran impacto.

La creación de una Reserva Marina, como la propuesta Cabo Roche, podría ser la solución para controlar la sobrepesca y encontrar el equilibrio entre la protección y regeneración de la flora y fauna marítima y el esfuerzo pesquero sostenible. Su buen funcionamiento requiere la indispensable y leal cooperación entre científicos, ecologistas y, sobre todo, sector pesquero, acompañados por la administración pesquera. Los pescadores son los protagonistas del día a día en la deseable reserva y sin ellos y sin su implicación, la reserva no se puede llevar a cabo.

Son los pescadores los que deben gestionar la reserva y estos colaborarán con la reserva si se sienten partícipes, intervienen en la elaboración de las normas y se cuenta con su propia sensibilidad hacia el mar. Una reserva impuesta por la administración no puede tener la misma eficacia ni garantía. Debe contar con

### **La creación de la Reserva Marina podría ser la solución para controlar la sobrepesca y encontrar el equilibrio entre protección y regeneración**

la participación directa de los pescadores desde el principio.

Lamentablemente, no es lo que ocurre en el caso de la Reserva de Cabo de Roche. Los pescadores están excluidos de todo el proceso de su creación. La única información que tienen es que está en marcha la reserva. Al taller que se llevó a cabo en Conil el 27/28 de abril de 2017 sobre la propuesta de la Reserva Marina de Cabo Roche fueron invitados solo cinco pescadores de Conil. El resto, más de 200, no supo nada, ni fue informado después hasta hoy en día. La propuesta que se presentó en el taller fue elaborada en los años 2009/2010 por “Ecologistas en Acción” con un grupo de pescadores, pero boicoteada y frenada por el Secretario de la Cofradía de Pescadores de Conil que, finalmente, acabó apropiándose con los correspondientes cambios.

Hay que valorar el esfuerzo de crear una reserva. Sin embargo, sin la implicación del sector pesquero, no tiene sentido. ■



**SONIA RASCHERT**  
LA TARRALLA



**LOLA YLLESCAS**  
ECOLOGISTAS EN ACCIÓN

PTEPA

# Nuevos horizontes

La Plataforma Tecnológica Española de Pesca y Acuicultura cumplía el pasado verano once años de vida y daba la bienvenida a María Luisa Álvarez Álvarez como nueva presidenta. PTEPA nació en 2008 bajo el impulso y la financiación de la Secretaría General del Mar y la Agencia Estatal de Innovación, con el deseo de constituirse en un punto de encuentro de todos los actores que participan en el sector de la pesca y la acuicultura, sin dejar atrás a la industria de la transformación y comercialización.

**S**e trataba de que las entidades planteasen sus dificultades concretas y participar junto a los centros tecnológicos y de investigación en proyectos que aumentasen su competitividad. Hoy once años después, completamente asentados y ya con entidad jurídica y personal propio, el objetivo es la captación de empresas pesqueras y continuar creando alianzas que mejoren y abaraten costes.

Los cargos directivos de la Junta son rotatorios de tal manera que en estos momentos accede a ella María Luisa Álvarez como secretaria general de Fedepesca, después de haber



María Luisa Álvarez Álvarez, presidenta de PTEPA

***La misión de la Plataforma es aunar la oferta y la demanda tecnológica de todos los socios y colaboradores***

ejercido como vicepresidenta de la plataforma durante ocho años, periodo en el que se implicó de lleno en la consolidación del proyecto.

El primer gran reto de la nueva presidenta es la creación de la agenda del nuevo Plan Estratégico de Innovación 2021-2027 en coincidencia con el FEMP y que definirá las nuevas áreas de I+D+I y las líneas prioritarias de actuaciones para determinar qué necesita el sector, unas

líneas en las que todos los agentes de la cadena tomarán conjuntamente las decisiones estratégicas.

De esta manera, cuando se publican las órdenes de subvención se sabe que están creadas específicamente para cubrir las necesidades previamente definidas.

“El impulso de crear PTEPA surgió de la Administración –comenta María Luisa Álvarez- pero en seguida nos dimos cuenta de que teníamos muchas cosas que mejorar. En España tenemos una red de centros tecnológicos relacionados con la pesca y acuicultura realmente impresionante y se trataba de casar oferta y demanda”.

## TENDENCIAS

“En estos momentos en el mundo de la pesca se está haciendo una fuerte apuesta por la sostenibilidad, el ahorro energético, trazabilidad y las mejoras en la selección extractiva mientras que las tendencias en acuicultura están centradas en la mejora de los piensos y la economía circular. En el terreno de la industria y comercialización se está haciendo mucho hincapié en la valorización de los subproductos de pesca y la automatización de los procesos”.

Y lo que une todos estos frentes sin lugar a dudas es el desarrollo del concepto de economía circular y el uso del Big Data. Se trata de simplificar los procedimientos y para ello hay que apostar por la digitalización de todos los procesos posibles y no

**María Luisa Álvarez: “La dispersión del sector pesquero hacía necesaria la creación de PTEPA, al fin y al cabo todos vivimos de vender pescado”**

solo en los tradicionales relacionados con la gestión empresarial.

PTEPA se financia con subvenciones y con las cuotas de los socios. Recientemente acaban de conseguir financiación para dos años tras la presentación de un proyecto amplio y ambicioso que obtuvo una de las calificaciones más altas de la Agencia Estatal de Investigación.

También es importante el contacto con otras plataformas tecnológicas, lo que se realiza a través del Grupo Interplataformas de Economía Circular para buscar coincidencias en temas transversales que sirvan a cuantos más socios posibles.

La secretaria técnica de PTEPA, Cristina Orden, veterinaria experta en seguridad alimentaria, reconocía que “hay que poner en valor es-



Reivindicar el valor social de la pesca en España

tos servicios. En España se registra un alto cumplimiento de los requisitos sanitarios en la manipulación del pescado y el mantenimiento de la cadena de frío, cuestiones fundamentales para evitar la contaminación por histamina”.

## PROYECTOS DE VANGUARDIA

El pescado es un producto que “viaja mucho” con lo cual también hay estudios para mejorar la logística y la distribución, aunque todavía es necesaria mucha investigación, especialmente en lo que se denomina la “logística de última milla” que es cuando el consumidor transporta el pescado a su casa, y así garantizar las condiciones sanitarias y la entrega sostenible.

*SetPesca* se trata de un proyecto liderado por Fedepesca y que ya está comercializado, un sistema integrado para la gestión de la trazabilidad de pescados y productos congelados.

*Novelfish* es un proyecto puesto en marcha con la Universidad de Cádiz y el Centro Tecnológico CTA-QUA, financiado por la Fundación Biodiversidad, para reconvertir los descartes en nuevos productos como salsas y patés.

También hay que mencionar el *Proyecto de Categorización Objetiva* en primera venta desarrollado por Rula de Avilés, Fedepesca y AZTI en el que mediante el uso de la espectroscopía de infrarrojo y el Big Data se puede medir la frescura del pes-



Cristina Orden, secretaria técnica de PTEPA

## Numerosos barcos y puestos fronterizos españoles usan el kit Biofish 700 para detectar histamina en el pescado

cado de manera científica con un sensor portátil y de bajo coste que no daña el producto.

Actualmente todos los grupos de trabajo de PTEPA se han volcado en el desafío de los envases, es una prioridad y así ha cogido el guante la investigación científica a la búsqueda de alternativas al plástico o soluciones más sostenibles con el medioambiente

La empresa Futamura Spain acaba de presentar un envoltorio de plástico derivado de la celulosa que es renovable y compostable.

La doctora en Ciencias Químicas de la Universidad de Zaragoza Cristina Nerín anunciaba la creación de envases para alimentos con propiedades antioxidantes que alargan la vida del pescado mediante el uso de la nanotecnología.

El Proyecto *Valacui*, desarrollado por PTEPA y Azti con la financiación de la Fundación Biodiversidad, se gestó para encontrar soluciones a los residuos generados por las granjas acuícolas y dar opciones de valorización de los subproductos que generan estas explotaciones. Los resultados fueron presentados en junio de 2018 junto con una guía que permite elegir cuáles son las opciones más factibles en cada caso concreto. Esta guía puede descargarse desde la página web de Azti.

*Biofish 700* se trata de un kit portátil de detección de histamina desarrollado por la empresa vasca Biolan, socia de PTEPA, que permite detec-

## **La creación de nuevos envases y la economía circular centra en estos momentos gran parte de los recursos de la Plataforma**



Objetivo: garantizar las condiciones sanitarias y la entrega sostenible

tar con tan solo 30 gramos de producto y en tiempo récord si el pescado está contaminado. En España ya hay una gran cantidad de barcos y puestos de inspección fronteriza que disponen de este kit.

### **PONER EN VALOR**

María Luisa Álvarez insiste: “España es un país que invierte mucho dinero en control pesquero y lo hace además tratando de dar valor a nuestros pescados, con inspecciones rigurosas, seguridad alimentaria y utilidad social por todas las familias que viven de ello. Europa tiene la legislación pesquera y socio-laboral más exigente del mundo y eso debe ser reivindicado”.

Por tanto, la comunicación es otro de los pilares pendientes de PTEPA, de nada sirve una labor que se desconoce en la sociedad a quien va dirigida. Además también se trata de combatir los “ataques mediáticos” las falsas informaciones que contribuyen al rechazo del consumo de pescado.

España invierte más de 20 millones de euros en combatir la pesca ilegal, los productos sin garantías o pescados en situaciones de precariedad laboral de terceros países. Desde PTEPA se reconoce la necesidad de aumentar la visibilidad del sector pesquero, mejorar las alianzas y ganar en peso institucional “Necesitamos poner en valor que somos la única organización que reúne a todo el sector de la pesca y la acuicultura española”, concluía María Luisa Álvarez. ■

TEXTO Y FOTOS: PATRICIA ROMERO ALONSO

## AMPLIACIÓN DE LA PLATAFORMA CONTINENTAL GALLEGA Y CANARIA

# Una 'expansión' pendiente

A finales de 2019 la ONU inició la última fase de estudio de la propuesta española para ampliar su zona de influencia en Galicia. Mientras, la petición respecto a Canarias, aún en el inicio de su tramitación, podría chocar con las pretensiones marroquíes al respecto.

**E**l Parlamento marroquí ha aprobado dos leyes sobre delimitación de sus aguas territoriales con las que extiende su tutela jurídica sobre el espacio marítimo que incluye el Sahara Occidental. Según el ministro de Exteriores, Naser Burita, el fin es dotar al país de una base jurídica sólida para iniciar las pertinentes negociaciones con España o Mauritania sobre este asunto.

Las leyes marroquíes podrían entrar en conflicto con la solicitud española de ampliación de la plataforma al oes-

**Los montes submarinos al suroeste de Canarias tienen geológicamente los mismos materiales que las islas**

te de Canarias presentada en 2014 a la Comisión de Límites de la Plataforma Continental (CLCS) de la ONU.

Según Juan Tomás Vázquez, investigador del Instituto Español de Oceanografía (IEO), la propuesta se asienta en dos argumentos geológicos: uno, la presencia de “grandes deslizamientos procedentes de la erosión de las islas, de forma que a mucha distancia encontramos depósitos sedimentarios que proceden de ellas” y que demuestran la continuidad sedimentaria de esas regiones. El segundo, los montes submarinos al suroeste “que geológicamente están constituidos por los mismos materiales” y pertenecen a la misma provincia volcánica.

### CONFLICTOS ENTRE ESTADOS

La Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar establece que la Plataforma Continental de un Estado es el territorio submarino sobre el cual ese país tiene derechos, que se ejercen hasta 200 millas desde la costa o más si la plataforma excede ese límite. Los estados reclaman ese “extra” presentando argumentos geológicos y morfológicos. En caso



Playa de Dakhla, en el Sáhara Occidental

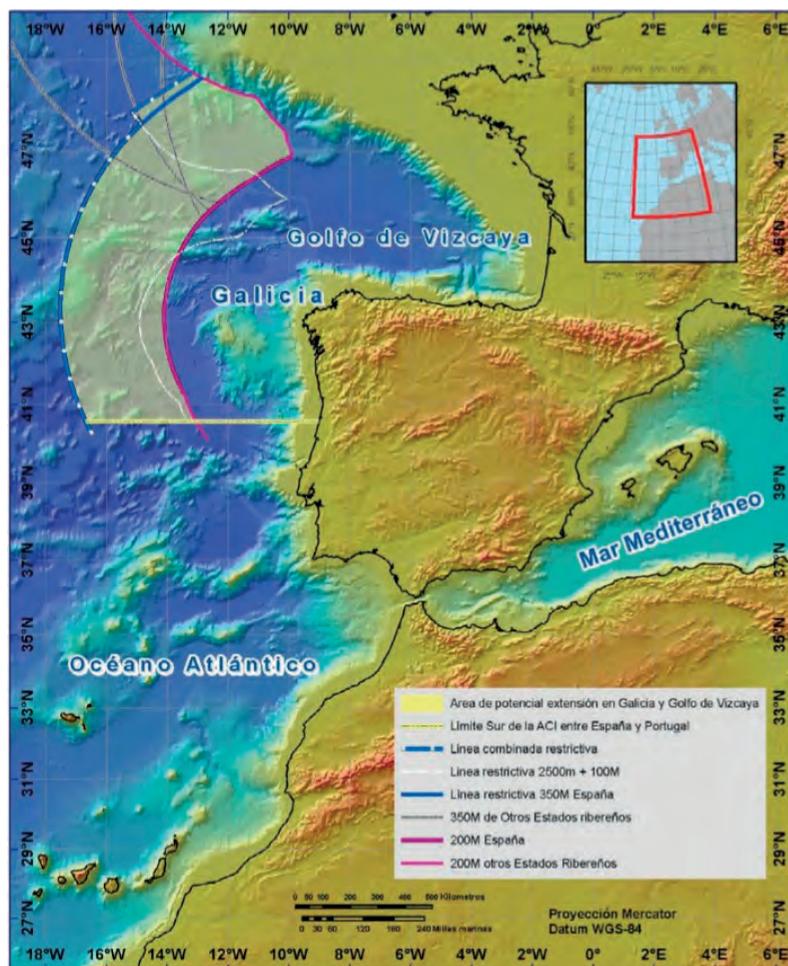
de conflicto la CLCS se inhibe y deja que lleguen a acuerdos bilaterales que se resuelvan con la presentación de propuestas conjuntas. Por ejemplo, las del Reino Unido y de Irlanda en la zona de Hatton-Rockall, entregadas en marzo del 2009 por separado, no han sido aún consideradas.

El hecho de que Marruecos, según Naciones Unidas, carezca de soberanía sobre el Sahara da fuerza a la opción de que inste a ambos gobiernos a negociar. Según la ministra de Exteriores, Arancha González Laya, la demarcación de la frontera marítima se hará "por acuerdo entre las partes y según la legislación internacional en vigor". En cualquier caso ha asegurado tras conversaciones con las autoridades marroquíes que no habrá política de hechos consumados ni acciones unilaterales.

## EL CASO GALLEGO

Eso sí, haya o no conflicto entre estados, los plazos que maneja la CLCS son particulares: en 2009 se presentó la solicitud de Galicia para ampliar más allá de las 200 millas y el pasado noviembre pasó a la subcomisión que hará la evaluación final. A partir de aquí, aunque no se pueden precisar fechas, la resolución se demorará al menos uno o dos años.

La CLCS analiza la propuesta "desde un punto de vista hidrográfico, geomorfológico y geológico para ver si se adecua a las exigencias de la Ley del Mar. Si encuentra algún defecto se abre un turno de defensa en el que interviene una delegación científico-



Extensión potencial de la plataforma gallega. Imagen: Somoza y colaboradores, 2009, 6º Simposio sobre el Margen Ibérico Atlántico

## **La petición sobre las aguas gallegas ya ha pasado a fase de estudio en la Comisión de Límites de la Plataforma Continental**

técnica española formada por miembros del MAEC y técnicos del Instituto Hidrográfico de la Marina, del Instituto Geológico y Minero de España y del IEO", según Vázquez.

En Galicia la petición se fundamenta en la presencia de la montaña submarina Banco de Galicia como principal elemento morfológico del margen de esta zona, explica el investigador. Añade que este informe se ha presentado en coordinación con Portugal, cuya propuesta lleva un año en subcomisión. ■

IÑAKI MORENO

## BUQUES OCEANOGRÁFICOS

# A pleno rendimiento

Los buques del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación cerraron el año con un balance positivo de actividades de formación e investigación. En cifras, se resume en 60 jornadas formativas para más de 2.000 alumnos y en 18 campañas de investigación pesquera.



Buque Oceanográfico "Vizconde de Eza"

**E**l buque escuela "Intermares" y los buques oceanográficos "Vizconde de Eza", "Miguel Oliver" y "Emma Bardán" han trabajado a pleno rendimiento durante 2019 y las previsiones indican que lo seguirán haciendo a ritmo similar durante este año.

Por lo que respecta a los buques oceanográficos de investigación pesquera, el "Vizconde de Eza" ha desarrollado campañas de estimación de abundancia de recursos pesqueros a nivel internacional en el Atlántico, en la zona de Porcupine, cerca de la costa oeste de Irlanda. Ambos caladeros son de gran importancia para la flota pesquera española.

Además, ha efectuado una campaña de investigación pesquera en Guinea Bissau, a petición de las autoridades de este país, para evaluar los recursos pesqueros demersales en sus aguas. Gracias a ello ha podido observar que existe un adecuado índice de biomasa de todos los recursos pesqueros, pertenecientes a más de 400 especies de todos los géneros. Para ello se han realizado lances entre los 20 y los 1.000 metros de profundidad.

Por su parte, los buques oceanográficos "Miguel Oliver" y "Emma Bardán" han realizado campañas de estimación de abundancias de especies de interés pesquero tanto pelágicas como demersales en los caladeros españoles. En más de 230 jornadas de investigación, se han evaluado los



Buque Escuela "Intermares"

recursos tanto en el caladero del Cantábrico como en el Golfo de Cádiz y el caladero Mediterráneo.

El "Miguel Oliver" también ha culminado campañas específicas de estudio de estrategias de reducción de descartes y especies no deseadas para la mejora de la selectividad en la pesca comercial.

En total, estos buques han llevado a cabo 18 campañas durante 435 días de navegación, tanto a nivel nacional como internacional.

## FORMACIÓN

Por otro lado, el Buque Escuela de Cooperación Pesquera (BECP) "Intermares" finalizó en noviembre la campaña "Formar para Avanzar" que ha llevado al barco a los puertos de Cádiz, Nador (Marruecos) y Vigo.

En 2019 ha cumplido su objetivo de ofrecer capacitación "in situ" dirigida al sector marítimo-pesquero que ha llegado a más de 2.000 alumnos.

Se han realizado acciones de distinto tipo, desde las puramente pesqueras, como la formación en artes de pesca y manipulación, conservación y transformación de sus productos, pasando por el control de higiene en laboratorio, como la de formación en máquinas y seguridad a bordo.

## NUEVO BUQUE PARA EL IEO

Además de los que directamente dependen del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, la flota española de buques de investigación se completa con los del Instituto Español de Oceanografía (IEO). Esta entidad ha anunciado la aprobación por parte de la Comisión Europea de una ayuda de 68,3 millones de euros a cargo del Fondo Europeo de Desarrollo Regional para construir un buque. La inversión ascenderá a 85,4 millones.

Será el primer buque oceanográfico español multidisciplinar y de investigación pesquera de ámbito global con una eslora superior a 80 m. Permitirá ampliar la capacidad operativa del IEO, ya que con él podrá acceder a áreas de trabajo más remotas.

La nueva embarcación, que tendrá en Cádiz su centro de operaciones, se licitará a lo largo de este año y está previsto que entre en pleno funcionamiento en la segunda mitad de 2023. ■

ÍÑAKI MORENO

**Los tres buques del Ministerio han realizado en 2019 18 campañas tanto a nivel nacional como internacional**

### 25 AÑOS DE CONTROL DE TRÁFICO EN FISTERRA

# Un hito en la navegación

Aetinape ha homenajeado a quienes hicieron posible hace 25 años el Dispositivo de Separación del Tráfico Marítimo de Fisterra, avance que se consiguió tras una larga campaña para convencer a los responsables políticos de entonces de la urgencia de la medida.



Acto de Aetinape en el Museo do Voluntariado de Muxía (A Coruña)

**E**l año pasado, más de 36.000 buques transitaron las aguas gallegas, un tercio de los cuales transportaban materiales peligrosos. Desde hace 25 años, el Dispositivo de Separación del Tráfico Marítimo de Fisterra hace más segura su travesía al prevenir accidentes de navegación en una de las zonas con más densidad de circulación de barcos del mundo. Con motivo de este aniversario, la Asociación Española de Titulados Náutico Pesquera (Aetinape), coincidiendo con su asamblea anual, ha reconocido a quienes impulsaron su puesta en marcha.

**Más de 100 personas fallecieron en los años 80 en la zona por la falta de un mecanismo de control**

Su presidente, José Manuel Muñiz, recordó que “en mayo del 91 fuimos convocados por las cofradías de Muxía y Fisterra y los patrones de la flota de litoral. Aquí vinimos, a Muxía, al kilómetro cero de esta lucha”.

Entonces constataron que a nadie le preocupaba “ese área de violencia marítima que suponía la anarquía en la navegación” frente a Fisterra. Las cifras hablan por sí solas: más de cien fallecidos registrados de 1981 a 1991 en una zona en la que faenaban más de 4.000 pescadores.

La implicación de Manuel Panadero, entonces secretario general para los Servicios de Transportes del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, resultó clave. Panadero, que ha recibido el homenaje de Aetinape, ha recordado el decidido apoyo del entonces ministro, Josep Borrell.

En el acto también se ha reconocido la labor de las Cofradías de Pescadores de Fisterra y Muxía, así como la de los periodistas locales que informaron sobre los avances de la iniciativa en su momento, y se ha recordado a los fallecidos en la zona antes de que se instalara este control.

***El de Fisterra es el dispositivo que más aleja a los barcos de la costa en todo el mundo***

## UN SISTEMA EJEMPLAR

Finalmente el sistema se puso en marcha en mayo de 1994 y estableció un límite de 21,4 millas desde la costa. Tras la catástrofe del “Prestige” se reformó y hoy los buques circulan por cuatro carriles a una distancia máxima de 39,5 millas, lo que lo convierte en el dispositivo que más aleja los barcos de la costa en todo el mundo.

Para Muñiz se trata de una “autopista invisible” que ha salvado miles de vidas, lo que por sí mismo ya la convierte en “la obra más importante en materia de seguridad marítima preventiva”. ■

ÍÑAKI MORENO



## STCW Cursos de Especialidad Marítima Aula Profesional Facultad de Náutica de Barcelona



### CURSOS DE ESPECIALIZACIÓN con SIMULADORES:

ECDIS, ARPA, GMDSS (restringido y general),  
BTM y SHIPHANDLING



**MARLINS**  
APPROVED TEST  
CENTRE



### CURSOS DE ESPECIALIDAD MARÍTIMA BÁSICOS Y AVANZADOS:

Formación básica en seguridad, Formación básica en protección marítima, Embarcaciones de supervivencia y botes de rescate no rápidos, Buques de pasaje, Marinero de puente, Patrón portuario, OPB, OCPM, Botes de rescate rápidos, Avanzado en lucha contra incendios

934054624 [www.fnb.upc.edu/aula.professional](http://www.fnb.upc.edu/aula.professional)

## PROGRAMA PLEAMAR

# Ayudas a la sostenibilidad

Hasta el próximo 2 de marzo está abierto el plazo para solicitar ayudas para el impulso de la sostenibilidad pesquera y acuícola, en el marco del Programa Pleamar, de la Fundación Biodiversidad. La convocatoria, cofinanciada por el Fondo Europeo Marítimo y de Pesca (FEMP), cuenta con una dotación de 6,2 millones de euros, distribuidos en seis líneas de actuación.



La financiación a los proyectos acuícolas es esencial para el sector

**E**l Boletín Oficial del Estado (BOE) publicó el pasado 28 de diciembre la convocatoria de ayudas del programa Pleamar, de la Fundación Biodiversidad, para el fomento e impulso de la sostenibilidad de los sectores pesquero y acuícola españoles.

Estas subvenciones, concedidas en régimen de concurrencia competitiva, impulsan la colaboración

entre organizaciones e instituciones, públicas y privadas, cuyo objetivo es preservar los ecosistemas marinos y las actividades sostenibles que se llevan a cabo en ellos. El Programa Pleamar de la Fundación Biodiversidad persigue el apoyo al sector pesquero y acuícola en su apuesta por la sostenibilidad y su compromiso con la protección y conservación de la biodiversidad y el patrimonio natural.



La pesca también se beneficia de estas ayudas

A las ayudas pueden concurrir entidades públicas o privadas, sin ánimo de lucro, con personalidad jurídica propia, inscritas en el registro correspondiente, y que tengan su sede en España.

Los proyectos que se presentan a la convocatoria deben tener carácter supraautonómico, desarrollarse en el medio marítimo de competencia estatal y en espacios protegidos definidos, además de estar regulados en la legislación estatal.

## PROTECCIÓN MEDIOAMBIENTAL

Las subvenciones se dirigirán principalmente a proyectos que promuevan la innovación para reducir el impacto de las actividades pesqueras y acuícolas; la transferencia e intercambio de conocimientos y el trabajo en red entre investigadores y profesionales en aspectos ligados con la sostenibilidad ambiental.

## **El programa Pleamar impulsa la colaboración entre organizaciones e instituciones**

Por otra parte, interesan los que busquen reducir la sobrepesca, la eliminación de descartes y capturas accesorias y, en general, los que disminuyan los efectos de la pesca sobre el medio marino. También aquéllos que promuevan la economía circular, a través de la recogida, tratamiento y valorización de residuos marinos con la colaboración de los profesionales del sector.

Se buscan igualmente proyectos que muestren sensibilidad medioambiental y en los que colabore el sector pesquero y los que sirvan de asesoramiento profesional sobre sostenibilidad ambiental y mejora de la conservación de especies. Asimismo, tendrán especial interés las iniciativas relacionadas con la Red Natura 2000 en las que participen los profesionales de los sectores pesquero y acuícola españoles.

## SEIS LÍNEAS DE ACTUACIÓN

La actual convocatoria, cofinanciada por el Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca (FEMP), está dotada de un presupuesto de 6,2 millones de euros, distribuidos en seis ejes de actuación (innovación, asesoramiento, redes, áreas protegidas, residuos y sensibilización).

A la acuicultura se destinarán un total de 1,05 millones de euros repartidos principalmente en los tres primeros ejes de actuación.

La línea Innovación (Eje 1) tiene por objeto desarrollar o introducir nuevos conocimientos técnicos, científicos u



En el eje 3 de las subvenciones se contempla la transferencia de conocimientos e investigación

organizativos en las actividades acuícolas para reducir o eliminar los efectos negativos sobre el medio ambiente. El importe total de cada proyecto no podrá superar los 400.000 euros.

El objetivo de la línea 2 (Asesoramiento) se centra en obtener servicios de asesoramiento medioambiental y de reducción del impacto de la acuicultura en el medio ambiente. Está previsto que el importe total de cada proyecto de asesoramiento no superará los 50.000 euros.

El Eje 3 (Redes) busca reforzar y potenciar el trabajo en red y la transferencia e intercambio de los resultados de la I+D+i, en materia de acuicultura sostenible. El importe de cada uno de estos proyectos será también de 50.000 euros.

***El plazo para presentar solicitudes está abierto hasta el próximo 2 de marzo***

El Eje 4, Áreas Protegidas, busca promover la mejora de las actividades pesqueras y acuícolas en espacios de la Red Natura 2000 y otras zonas marinas protegidas y reforzar la gestión, recuperación y seguimiento de estos espacios. Cada proyecto tendrá una subvención máxima de 300.000 euros.

Las ayudas del Eje 5 (Residuos) van dirigidas a la mejora de la gestión de los residuos generados por el sector pesquero y acuícola y reducir su cantidad en las zonas costeras y el mar; contribuyendo a un mejor estado de conservación de los recursos biológicos marinos y de sus hábitats. Cada proyecto de recogida de residuos tendrá un importe máximo de 200.000 euros y de 400.000 euros, los de innovación en la gestión, recogida, clasificación, tratamiento o reutilización de residuos.

Por último, el objetivo del Eje 6 (Sensibilización) busca llamar la atención de la sociedad en su conjunto y de colectivos relacionados con el mar sobre la importancia de proteger y recuperar la biodiversidad marina, a través del fomento de actividades y productos pesqueros y acuícolas sostenibles. El importe total de cada proyecto superará los 200.000 euros. ■

ANA DÍAZ

Quienes deseen más información sobre estas ayudas pueden dirigirse a la dirección del correo electrónico de la Fundación Pleamar [pleamar@fundacion-biodiversidad.es](mailto:pleamar@fundacion-biodiversidad.es)

...Para saberlo todo sobre tráfico y seguridad vial...

# Suscríbase

a la revista de referencia en el sector

**SOLO 8,25 €  
AL AÑO  
(6 números)**

- LA MEJOR INFORMACIÓN SOBRE SEGURIDAD VIAL
- TODO SOBRE MOVILIDAD
- LAS OPINIONES DE LOS MEJORES ESPECIALISTAS
- TODA LA ACTUALIDAD DE LA DGT

**...Y MUCHO MÁS...**

**+ INFORMACIÓN:**  
<http://revista.dgt.es>



► **SUSCRIPCIONES**

c/ Artesiano s/n, Pol. Ind.  
Trobajo del Camino 24010 León  
Tel.: 987 27 27 27  
Fax: 987 80 79 83  
[edicion@editorialmic.com](mailto:edicion@editorialmic.com)

MANUAL DE MANEJO DE CARGAS

# Promoción de la salud

Con la intención de potenciar la cultura de la seguridad y salud en el trabajo, promover la prevención de trastornos musculoesqueléticos y enfermedades profesionales en el sector y fomentar hábitos saludables en el entorno laboral, la Asociación Empresarial de Acuicultura de España (APROMAR) puso en marcha el proyecto "Las condiciones ergonómicas en la manipulación manual de sacos de piensos para peces en las granjas de acuicultura. Recomendaciones preventivas". El pasado 17 de diciembre se dieron a conocer en Cádiz los resultados del trabajo.



El manejo de sacos de piensos puede causar lesiones

Una de las tareas más duras que realizan los trabajadores de las empresas de acuicultura es lidiar con los sacos de pienso que, en un alto porcentaje, pesan más de 25 kilos. Aunque a menudo se utilizan grúas para subirlos a las embarcaciones que llegan a los polígonos de granjas en el mar, los trabajadores suelen moverlos en los barcos o en los puertos de forma manual. El peso y volumen de estos sacos, unido al hecho de que se manejan en entornos húmedos, resbaladizos e incluso en movimiento, justifica la realización del proyecto que la Asociación Empresarial de Acuicultura de España (APROMAR) y la empresa SGS desarrollaron a lo largo de 2019 para identificar y analizar la carga ergonómica de la manipulación de los sacos de piensos en las empresas de acuicultura.

Con este proyecto, financiado por la Fundación Estatal para la Prevención de Riesgos Laborales, se pretendía establecer medidas para prevenir enfermedades profesiona-

les y lesiones incapacitantes, promoviendo hábitos saludables en el trabajo e impulsando el desarrollo de una cultura de la prevención y salud laboral en el sector.

El proyecto se ha desarrollado en tres fases. En la primera, se distribuyó una ficha técnica de recogida de datos entre las empresas. En la segunda fase del proyecto se repartía un cuestionario, de carácter confidencial, a los trabajadores que manipulaban sacos de piensos y en la tercera, un técnico especializado en Prevención de Riesgos Laborales visitaba las granjas para realizar un estudio ergonómico de la manipulación manual de carga asociada a las categorías profesionales que mayoritariamente se responsabilizan del manejo de los sacos de pienso.

## BUENAS PRÁCTICAS

Javier Ojeda, gerente de APROMAR, Oscar Tarrón y Miguel Angel Izquierdo, técnicos de prevención de Riesgos Laborales de la Asociación Empresarial de Acuicultura de España y la empresa SGS, participaron el pasado 17 de diciembre en una jornada para difundir el resultado del proyecto.

Con el trabajo realizado se ha elaborado un manual: "Las condiciones ergonómicas en la manipulación manual de sacos de piensos para peces en las granjas de acuicultura. Recomendaciones Preventivas" que se presentó en la jornada y que se distribuirá, junto a carteles y folletos, en empresas de acuicultura y otros lugares donde se llevan a cabo



Los sacos de pienso suelen pesar 25 kilos

## **APROMAR distribuirá recomendaciones de buenas prácticas entre las empresas y los trabajadores del sector**

tareas de manipulación de sacos como pueden ser institutos de formación profesional, centros tecnológicos y universidades.

El manual considera que en la manipulación manual de cargas en acuicultura se producen movimientos repetitivos y posturas forzadas; por lo que incluye recomendaciones sobre cómo deben realizarse estas tareas.

De manera general, se aconseja levantar la carga con la espalda recta y las piernas flexionadas, aproximando los sacos al cuerpo y utilizando medios de transporte mecánico siempre que sea posible. También se recomienda evitar coger los sacos desde el suelo, no cargar demasiado las cucharas cuando se distribuya el pienso en los tanques o alternar las dos manos para llenar las cucharas y dosificar el pienso haciendo en lo posible que los movimientos sean suaves y armoniosos. ■

ANA DIAZ

BAMIO E ISLA CRISTINA, CENTROS DE GASTO INDEPENDIENTE

# Formación 2020

Ya está a disposición de todos los afiliados e interesados el nuevo Plan Anual de formación profesional marítima, pesquera y sanitaria que el Instituto Social de la Marina ofrece a los trabajadores y trabajadoras del mar y también a los demandantes de empleo en el sector.



Centro Nacional de Bamio

**E**l Plan Anual de formación del Instituto Social de la Marina, cofinanciado por el Fondo Social Europeo, está dividido en nueve áreas formativas que contemplan todas las necesidades del sector al abarcar cursos de Seguridad marítima y lucha contra la contaminación; Certificados de especialidad; Cualificaciones para el trabajo a bordo; Electricidad y electrónica; Seguridad operacional del buque; Idiomas; Mecánica industrial; Sanidad marítima y las Titulaciones profesionales.

**Se triplica la oferta de cursos de actualización y revalidación de conocimientos lo que indica una estabilidad en el empleo**

Los interesados deben formalizar una inscripción para cada tipo de curso, cinco como máximo, que podrán descargarse de la página web de la Seguridad Social o bien acudiendo a las Direcciones Provinciales o Locales del ISM donde, además de gestionar sus solicitudes, podrán recibir orientación sobre cada formación específica. Cabe recordar que los cursos no conllevan gastos de ningún tipo si el solicitante cumple con los requisitos para ser beneficiario.

Los planes de formación se elaboran anualmente atendiendo las peticiones del sector. Tras un descenso en el número de cursos ofertados el pasado año debido al reajuste en el modelo de contratación, para 2020, el ISM triplica la oferta de todos los cursos de actualización y revalidación de conocimientos, ante la demanda creciente de trabajadores que continúan en el mercado laboral marítimo pesquero.

Se mantiene la programación de los cursos básicos de embarque y formación de seguridad, lo que indica que sigue habiendo interés de las nuevas generaciones en ingre-

sar en el sector. En 2019 se realizaron 736 cursos con un total de 10.938 alumnos.

## CENTROS NACIONALES

Como importante novedad, desde el 1 de enero entra en funcionamiento la Orden que permite que los centros nacionales de formación que el Instituto tiene en Huelva y Pontevedra pasen a ser centros de gasto independientes según la Resolución publicada el pasado 14 de noviembre, un cambio necesario para el óptimo funcionamiento de ambos centros nacionales.

Ahora, los centros nacionales, como órganos periféricos del ISM, pasan a depender orgánica y funcionalmente de Servicios Centrales a través de la Subdirección General de Acción Social Marítima.

Asumirán competencias de gestión y elaboración de los planes de formación del ISM y además colaborarán con otros organismos de formación nacionales e internacionales en las labores de formación.

Bamio e Isla Cristina atenderán las solicitudes de los beneficiarios, aunque estas se seguirán canalizando a través de las Direcciones Provinciales correspondientes.

Esta Resolución confiere a ambos centros la capacidad de ser centros de gasto independiente, para lo cual dispondrán y gestionarán presupuesto propio dotándose de los recursos humanos, económicos y ma-

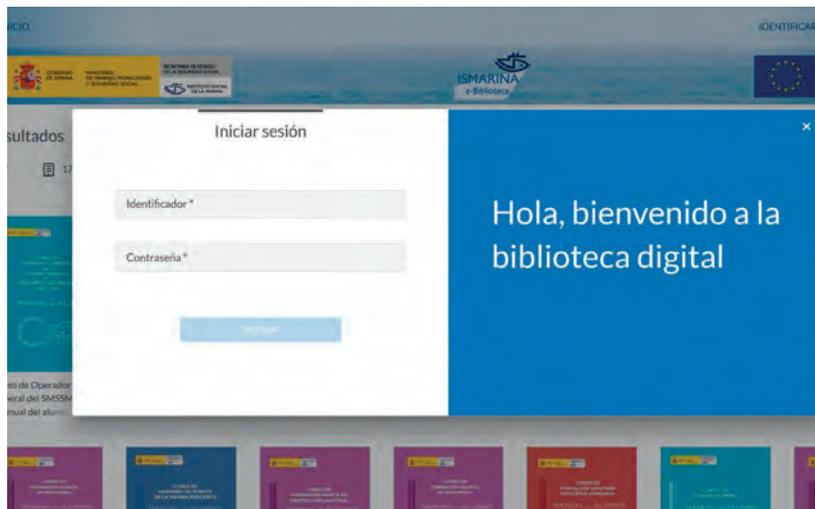
teriales necesarios para el desarrollo de sus funciones y el cumplimiento de los objetivos.

Para llevar a cabo los cursos podrán utilizar los medios humanos y materiales propios pero también podrán acudir a la contratación de material o profesorado acreditado.

Cabe recordar que ambos centros disponen de alojamiento para hospedar a los alumnos cuando las actividades programadas lo requieran.

Al desligarlos de las Direcciones Provinciales de Huelva y Vilagarcía, ambos centros contarán con la figura del director que será nombrado por el director del ISM. De forma transitoria y hasta la creación del cargo, ambos centros seguirán dependiendo de las direcciones de las que se han desligado, de la misma manera, y por razones organizativas, todos los compromisos de gasto efectuados durante 2019, con inicio de ejecución en el año 2020 serán tramitados y formalizados por el centro de gestión que inició el expediente.

**La  
estabilización  
en la oferta de  
cursos básicos  
señala que  
se mantiene  
el interés en  
las nuevas  
generaciones  
por ingresar en  
el sector**



Para los alumnos estos cambios se materializarán en que al funcionar con una mayor autonomía y poder ejercer la contratación directa se ganará en agilidad a la hora de programar e impartir los cursos con mayor demanda por parte del sector.

## E-BIBLIOTECA

Cada año con más asiduidad los alumnos escogen la formación online en aquellos cursos en los que el aprendizaje a distancia es posible,



Centro Nacional de Isla Cristina

CURSOS ISM 2020	
Denominación del curso	Nº cursos
<b>FORMACIÓN PROFESIONAL</b>	
Actualización de formación avanzada para operaciones de carga en buques tanque para el transporte de gas licuado	2
Actualización de formación avanzada para operaciones de carga en petroleros	2
Actualización de formación avanzada para operaciones de carga en quimiqueros	2
Actualización de formación básica para operaciones de carga en buques tanque para el transporte de gas licuado	2
Actualización de formación básica para operaciones de carga en petroleros y quimiqueros	2
Actualización buques de pasaje	10
Actualización operado general del SMSSM	6
Actualización operador restringido del SMSSM	11
Avanzado en lucha contra incendios	36
Botes de Rescate Rápidos	27
Buques de pasaje	31
Búsqueda y salvamento – IAMSAR	4
Código ISM	1
Compensador de Aguja Náutica	2
Derrames de Hidrocarburos	2
Electrónica Básica para el mar	5
Embarcaciones de Supervivencia y Botes de Rescate (No Rápidos)	50
Formación avanzada para operaciones de carga en buques tanque para el transporte de gas licuado	5
Formación avanzada para operaciones de carga en petroleros	6
Formación avanzada para operaciones de carga en quimiqueros	4
Formación Básica en Protección Marítima	30
Formación Básica en seguridad (curso completo)	33
Formación Básica en seguridad – 3 módulos	23
Formación Básica para operaciones de carga en buques tanque para el transporte de gas licuado	6
Formación básica para operaciones de carga en petroleros y quimiqueros	9
Frigorista Naval	2
Gestión integral de puente	4
Inglés técnico marítimo Nivel 2	4
Instalaciones Eléctricas a Bordo	5

con este motivo surgió la Plataforma ISMarina que ahora se completa con el nuevo servicio de e-Biblioteca destinada tanto a alumnos como a docentes que participan en la formación profesional marítima y sanitaria que imparte el ISM.

E-Biblioteca no solo permite la lectura en streaming de los manuales del curso sino también el acceso a material audiovisual con ejercicios prácticos y otros recursos pedagógicos de apoyo para mejorar y completar la formación.

**ISMarina y e-Biblioteca vienen a satisfacer la creciente demanda de formación online en el sector marítimo pesquero**

Los contenidos pueden consultarse en diferentes dispositivos como tablet, móvil o PC, y permiten realizar búsquedas, compartir con otros usuarios y valorar contenidos, entre otras muchas posibilidades.

Se puede acceder a e-Biblioteca a través de la URL: <https://ismarina.odilotk.es> o de la aplicación ISMARINA e-Biblioteca disponible en todas las Tiendas de Aplicaciones. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO  
INFOGRAFÍA: JOSÉ M<sup>a</sup> MOLINA

CURSOS ISM 2020	
Denominación del curso	Nº cursos
<b>FORMACIÓN PROFESIONAL</b>	
Instalaciones Frigoríficas	3
Marinero de Máquinas de la Marina Mercante	22
Marinero de puente de marina mercante	28
Marinero pescador	6
MARPOL 73/78	5
Metrología y Básico de Torno Paralelo	2
Oficial de protección de buque	7
Operador general del SMSSM	15
Operador Restringido del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM)	36
Patrón Portuario	18
Técnico Básico en Prevención de Riesgos Laborales	2
Radar de punteo automático (ARPA)	8
Revalidación avanzado en lucha contra incendios	17
Revalidación botes de rescate rápidos	11
Revalidación embarcaciones de supervivencia y botes de rescate no rápidos	18
Revalidación formación básica en seguridad	67
Sistemas de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE – ECDIS)	15
Soldadura SMAW Básico	5
Transporte de Mercancías Peligrosas en Bulto	1
<b>TOTAL FORMACIÓN PROFESIONAL</b>	<b>612</b>
<b>FORMACIÓN SANITARIA</b>	
Actualización de la Formación Sanitaria Específica Avanzada	18
Actualización de la Formación Sanitaria Específica Inicial	44
Formación Básica en Seguridad – Módulo de Primeros Auxilios	23
Formación Sanitaria Específica Avanzada	35
Formación Sanitaria Específica Inicial	26
<b>TOTAL FORMACIÓN SANITARIA</b>	<b>146</b>
<b>TOTAL</b>	<b>758</b>

\* Oferta a 1 de enero de 2020, podrá ser ampliada a lo largo del año

ABONADOS 239.805€ AL NO RENOVARSE EL ACUERDO CON MARRUECOS

# Ayudas a la flota

El 27 de noviembre de 2018 se convocaron ayudas para pescadores y buques pesqueros que se vieron afectados por la paralización temporal de su actividad al no renovarse el último protocolo de acuerdo de pesca entre la Unión Europea y el Reino de Marruecos.



La flota gaditana es la que recibe más ayudas

La Unión Europea mantiene acuerdos bilaterales de pesca sostenible con Marruecos desde 1988, que se han ido renovando y ampliando a través de diferentes protocolos, el último concluyó en 2018, negándose la UE a firmar la prórroga por cuestiones relacionadas con las aguas del Sáhara Occidental. Desde entonces hasta enero de 2019 el acuerdo ha estado suspendido.

Tras ser sometido a aprobación, el acuerdo finalmente entró en vigor el pasado 22 de julio. Entre tanto, la flota española que faenaba en el

***El Tratado de Pesca con Marruecos volvió a entrar en vigor el 22 de julio con 138 licencias de las que la mitad corresponden a España***

caladero marroquí tuvo que amarrar durante un año, desde el 14 de julio de 2018, por lo que la Administración española convocó ayudas para trabajadores y buques afectados por la situación.

Un año después puede hacerse balance de las ayudas concedidas a los tripulantes, que han sido tramitadas y abonadas a lo largo de 2019 por el ISM como organismo intermedio de gestión a quien el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación como convocante de las ayudas, encomienda dicho trámite.

Las ayudas a los buques afectados fueron tramitadas por la Dirección General de Ordenación Pesquera del MAPA.

En total el ISM recibió 238 solicitudes de trabajadores, dados de alta en 16 embarcaciones, de las que 170 fueron aprobadas. Los pescadores afectados recibieron 49 euros por cada día de parada subvencionada, lo que supuso un total de 4.888 días indemnizados por un montante total de 239.805€.

La mayoría de los trabajadores que percibieron esta ayuda residen en la Comunidad Autónoma de Andalucía. Siendo la provincia de Cádiz y en concreto la localidad de Barbate la que más solicitudes y ayudas ha acaparado. Le siguen Algeciras, Cádiz y Chiclana de la Frontera.

La Comunidad Canaria y Ciudad Autónoma de Ceuta también han sido destinatarias de parte de la subvención.

En cuanto a la procedencia de los 170 trabajadores que han percibido esta ayuda, 137 son de nacionalidad española y el resto, un 19,41%, extracomunitarios entre los que predominan marroquíes y argelinos con permiso de trabajo y residencia en vigor.

La causa principal por la que se denegaron 68 de las solicitudes presentadas, un 28% de las recibidas, estaba relacionada con la circunstancia de que el buque donde estaba embarcado el trabajador no había realizado el número de días de parada determinados como requisito para recibir la ayuda. También



Pescador marroquí enrolado en Málaga

**Un 20% de los trabajadores que han percibido la ayuda son extracomunitarios con permiso de trabajo y residencia en vigor**

fueron denegadas aquellas solicitudes que incurrían en incompatibilidad al estar cobrando otro tipo de prestaciones el trabajador.

El 50 por ciento de la cantidad entregada para estas ayudas, que han supuesto un gasto de carácter extrapresupuestario para el Instituto, será reembolsado al MAPA por el Fondo Europeo Marítimo y de Pesca. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO

#### Ayudas por la paralización de la flota por comunidades autónomas

Comunidad Autónoma de residencia	Nº de trabajadores	Porcentaje
Andalucía	164	96,47%
Canarias	5	2,94%
Ceuta	1	0,59%
Total	170	100%

# Centro Médico Seychelles

El consultorio médico que el ISM dispone en Islas Seychelles, ubicado en el Puerto Victoria de la capital Mahé, es el centro de referencia del ISM en el Océano Índico donde se atiende a los afiliados que faenan en la Costa Este africana.



Interior del consultorio del ISM en Seychelles

Desde el centro se realiza una asistencia médica primaria pero entre sus tareas también está la atención a las consultas radio-médicas, el acompañamiento sanitario a los pacientes, traslado a centros hospitalarios locales o la repatriación a su domicilio si fuera preciso. Durante el pasado año el Centro de Seychelles atendió un promedio de 90 consultas y 11 repatriaciones al mes. Una cifra que va en aumento al incrementarse el número de barcos con bandera española que faenan por la zona.

El trabajo de un facultativo del ISM en África es diferente, así lo indica Óscar Filippini, médico del ISM desde 2011: “Los barcos están a tres o cuatro días de navegación del puerto más cerca-

no donde no existe red sanitaria, así que es difícil transmitir lo que siente un marinero cuando está enfermo y nos ve aparecer. Conocemos a cada uno de los tripulantes, patrones y capitanes de cada barco, son pacientes y también amigos pero sobre todo se sienten cuidados por el ISM, el Instituto para ellos es un miembro más de la tripulación cuando viven situaciones extremas”.

## SANTIAGO TOURIÑO

Teniendo en cuenta esta cercanía es fácil comprender lo que la flota del Índico sintió cuando en el pasado mes de diciembre el doctor Santiago Touriño fallecía ahogado.

El doctor Touriño entró a formar parte de la plantilla del ISM en 1984, estuvo destinado en Alicante como médico de Sanidad Marítima, atendió desde Madrid el Centro Radio Médico hasta que en 2013 decidió aceptar la plaza de médico en Islas Seychelles.

Su recuerdo está presente en todos los marineros que faenan en África. En 2015 recibía la condecoración con la Cruz del Mérito Naval tras atender a varios militares enfermos de la Fragata Navarra que participa en la Operación Atalanta contra la piratería. ■

PATRICIA ROMERO ALONSO

**Los doctores  
Santiago  
Touriño y Óscar  
Filippini estaban  
destinados  
en Seychelles  
desde 2013**



**Acceso al catálogo de publicaciones:**

- ☞ **Publicaciones gratuitas:** revista *MAR* y *Guía sanitaria a bordo*
- ☞ **Publicaciones NO gratuitas:** manuales de formación editados por el ISM

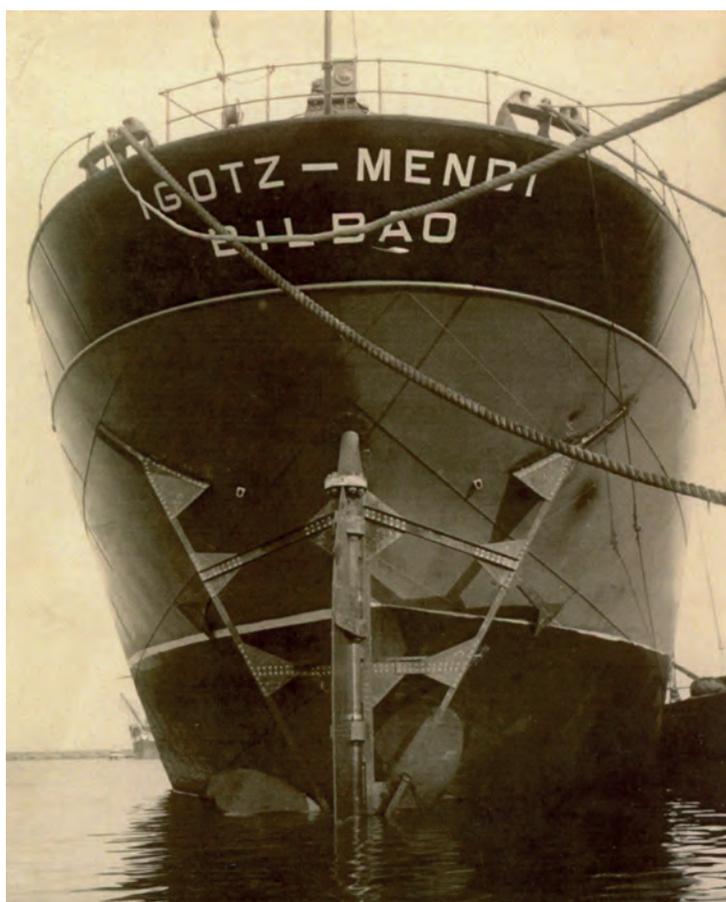
En la web [ismarina.doopaper.net](http://ismarina.doopaper.net)  
y en el link [ismarina](http://ismarina) en la web [seg-social.es](http://seg-social.es)



"IGOTZ-MENDI"

# Una sorprendente historia

Durante la existencia de la Naviera Sota y Aznar no hay quizás una historia tan sorprendente como la del "Igotz-Mendi", al que se dio por desaparecido durante la Primera Guerra Mundial y que apareció más de tres meses después sano y salvo.



**E**l buque fue encargado a Euskalduna, siguiendo básicamente el mismo diseño de los "Gorbea-Mendi" y "Unbe-Mendi", entregados por el mismo astillero en 1913 y 1914 y que en 1939 fueron rebautizados como "Monte Moncayo" y "Monte Javalón", respectivamente.

El "Igotz-Mendi" fue puesto a flote el 8 de noviembre de 1915 ya prácticamente terminado, pues el 31 de enero de 1916 fue entregado después de finalizar su armamento amarrado al muelle. Según la escritura de compraventa, el precio fue de 1.190.112 pesetas, que actualmente equivaldrían a unos 3.700.000 Euros.

Tenía 7.438 TM de peso muerto; registro bruto de 4.648 TRB; registro neto de 2.877 TRN y un desplazamiento a máxima carga de 10.495 TM con 6,97 metros de calado. Sus dimensiones eran: 121,15 metros de eslora; 15,34 de manga; 8,64 de puntal.

Para su propulsión tenía una máquina alternativa de triple expansión de 1.900 C.V. El vapor era producido mediante tres calderas escocesas de 12,6 kg/cm<sup>2</sup> de presión. Consumía unas 30 TM diarias de carbón, con las que daba una velocidad media de 9 nudos. Sus carboneras tenían capacidad para unas 1.900 TM, lo que le daba mucha autonomía. Al ser transformado para quemar fuel en 1956, la capacidad de combustible quedó en 965 TM, ampliando por tanto su capacidad de carga

y, como el consumo quedó en menos de 20 TM/día, la autonomía siguió siendo similar.

Una vez entregado, realizó un viaje a Buenos Aires, seguido de cinco más, principalmente a Estados Unidos y el último a la entonces Birmania, hoy renombrada Myanmar. En el séptimo, salió de Las Palmas el 5 de octubre de 1917 con destino a la bahía de Delagoa (Mozambique), donde se encontraba Lourenço Marques, hoy día renombrado Maputo, adonde llegó el 1 de noviembre. Allí cargó, por cuenta del Gobierno británico, 5.000 TM de carbón procedente de la colonia británica de *Transvaal* con destino a Colombo, en lo que entonces era Ceilán y hoy Sri Lanka.

El 10 de noviembre se encontraba a unas 300 millas de la costa este de Madagascar cuando al amanecer les sobrevoló un hidroavión, apareciendo poco después un vapor que se acercó, desplegó la bandera de guerra alemana y le ordenó detenerse. Se trataba del buque alemán "Wolf", un mercante de 127 metros de eslora modificado para actuar como corsario, al que se le habían instalado siete cañones de 150 mm de diámetro, tres de 52 mm, cuatro tubos lanzatorpedos de 465 mm y armamento más ligero, almacenando así mismo 465 minas submarinas. Con este armamento hundió 26 barcos, 13 directamente y 13 mediante minas, además de capturar al "Igotz Mendi".

Disponía también de un avión de reconocimiento, arriado e izado con grúa, y que era el hidroavión mencionado

antes. Todo iba convenientemente camuflado, estando además el barco preparado para caracterizarse como diferentes buques mediante paneles desarmables, que incluían la modificación de la chimenea o el montaje de una extra, y los mástiles que podían cambiar de tamaño tanto en longitud como en diámetro. Los buques representados existían realmente por lo que, en un primer vistazo y sin una inspección rigurosa, al consultar los libros de siluetas que llevaban los barcos de guerra para identificarlos, podían pasar por ellos.

## BUENA PRESA

Una vez examinados los documentos de carga, fue declarado buena presa, aunque era un buque neutral, ya que transportaba contrabando de guerra para un gobierno enemigo. Además, el carbón era muy necesario para el corsario, que estaba muy escaso de combustible después de un año fuera de Alemania, a donde estaba a punto de regresar.

Llevaba sus bodegas abarrotadas de productos muy necesarios en Alemania, que habían sido transbordados desde sus presas, por lo que no podía cargar carbón en ellas. Por ello, el "Igotz-Mendi" no fue hundido sino conservado como aprovisionador y auxiliar, transbordando a él algunos prisioneros junto con la tripulación de presa. En aquellos tiempos, en los que la refrigeración estaba en sus inicios, los barcos llevaban sus provisiones de carne vivas y, en el momento que le fueron trasbordados los prisioneros provenientes del japonés "Hitachi", el

***El 10 de noviembre, les sobrevoló un hidroavión, después apareció un vapor que les obligó a detenerse***



“Igotz-Mendi” tenía 2 vacas, ambas con terneros nacidos a bordo, 3 cerdos, unas cuantas gallinas y, aunque no comestibles, varios perros y gatos.

En primer lugar, navegaron hasta los islotes cercanos de Cargados Carajos, donde transbordaron 900 TM de carbón, para lo que necesitaron tres días.

Emprendieron a continuación el largo viaje hacia Alemania, navegando por separado y citándose para transbordar el carbón en posiciones determinadas. Cuando el tiempo lo permitió, lograron realizar dos transbordos con 15 días de diferencia, durante los cuales el maretón hacia que, a pesar de las defensas, los cascos entrechocasen, al tiempo que partían estachas que había que reponer de inmediato.

La última cita fue en el extremo sur de Groenlandia, sufriendo grandes temporales por el camino que hicieron temer su hundimiento.

El 17 de febrero, el “Wolf” llegó a aguas alemanas y fondeó para esperar al

“Igotz-Mendi”. Este, por su parte, intentaba llegar, pero los fuertes temporales y mala visibilidad que le protegieron del intenso control británico, le hicieron embarrancar el 24 de febrero, en Skagen (Dinamarca) al confundir la sirena del faro con la de un buque faro cercano. A partir de ese momento, las autoridades danesas se hicieron cargo de la tripulación de presa alemana y liberaron a los prisioneros, quedando de nuevo la tripulación española dueña del barco. Comunicaron a la sede de la naviera en Bilbao la situación, organizando ésta el salvamento del buque.

El embarrancamiento fue afortunadamente sobre la arena de una playa, en la que el buque quedó intacto. Como el temporal amenazaba con partirle, los prisioneros y la tripulación de presa fueron evacuados mediante el bote de remo de la Sociedad de Salvamento Marítimo de Skagen. El 10 de marzo, cuando este amainó, el buque pudo ser reflotado con ayuda de remolcadores, después de bastantes intentos. Llegó por sus propios medios al cercano puerto de Frederikshaven, donde fue reparado provisionalmente, saliendo el 20 de mayo para Newcastle para cargar carbón, con dirección a Bilbao, adonde llegó el 21 de junio. Por tanto, aprovechó ese viaje para realizar operaciones comerciales con toda su tripulación a bordo, en vez de arrumbar cuanto antes a Bilbao, como hoy nos parecería normal.

**Entre las provisiones del "Igotz-Mendi" había dos vacas, tres cerdos y unas cuantas gallinas**

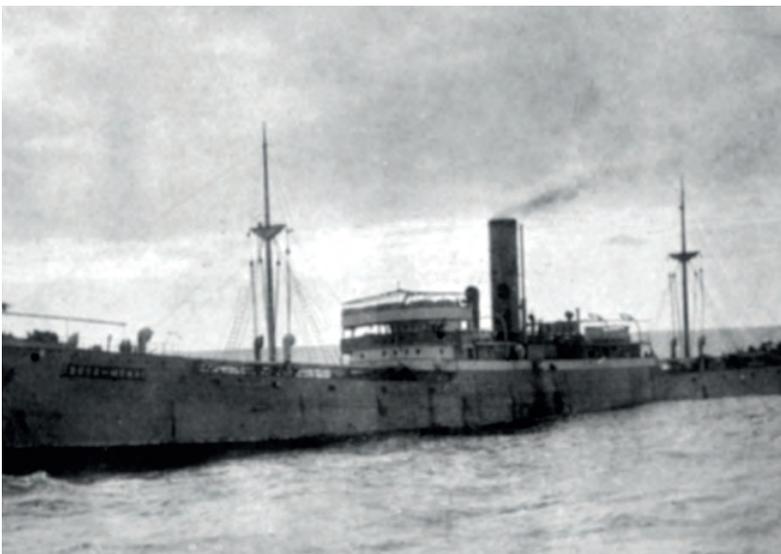
## SORPRESA Y JÚBILO

Cuando el 25 de febrero se recibió en Bilbao la noticia de la súbita aparición del buque en Dinamarca, la sorpresa

y el júbilo fueron enormes. Se daba por seguro que se había hundido por ataque de algún submarino alemán, o por una mina, ya que las últimas noticias sobre él habían sido la salida de Mozambique el 3 de noviembre. Incluso el buque había sido dado de baja unos días antes y se habían iniciado los trámites para indemnizar a los familiares de los tripulantes, muchos de los cuales vestían ya de luto, después de haberse oficiado incluso una misa como pre funeral.

A partir de ahí, empezó su vida normal como mercante, transportando graneles por todo el mundo, siendo habitual el de grano argentino, pero también el de nitrato de Chile. De esta forma continuó hasta que, durante la Guerra Civil, fue internado el 24 de septiembre de 1937 en el Reino Unido. En febrero de 1939, fue recuperado por la Naviera Aznar y rebautizado como "Monte Mulhacen", comenzando de nuevo su incansable navegar, dedicándose al mismo tipo de tráfi-cos, siendo remarcable al transporte de cereal argentino a España.

***Se daba por seguro que el buque se había hundido por el ataque de algún submarino alemán o por una mina***



En 1948 fue vendido a Altos Hornos de Vizcaya por 11.100.000 pesetas que actualmente serían unos 4.500.000 Euros, dándose la paradoja de que fue más caro que cuando era nuevo, a pesar de su elevada edad. Estos altísimos precios se debían a la escasez de buques disponibles por la política autárquica que se seguía, impidiendo la compra de buques en el extranjero, al tiempo que los astilleros españoles no podían construir los necesarios por la falta de maquinaria, materiales y energía eléctrica.

Fue renombrado como "Jose Villalonga", dedicándose desde ese momento principalmente al transporte de materias primas y productos terminados de sus fábricas, a la vez que era uno de los barcos que realizaba navegaciones de altura. A pesar de su edad, la precariedad económica hizo que siguiera navegando hasta 1969, pasando algunos sustos debido a su estado.

En 1956, se le modificaron las calderas para quemar fueloil para de esa manera rebajar los costes, reduciendo en siete el número de tripulantes del Departamento de Máquinas y abaratando el mantenimiento, al tiempo que mejoraba la velocidad y la capacidad de carga. La tripulación total quedó en 35.

En 1969, ya era demasiado vetusto y antieconómico, por lo que fue vendido para desguace, lo que se realizó en Bilbao. ■

**ALBERTO MANTILLA PÉREZ**  
JEFE DE MÁQUINAS DE MARINA MERCANTE

# Ley de Pesca Marítima

En diciembre el Gobierno de Cantabria aprobaba el anteproyecto de Ley de Pesca Marítima, Marisqueo y Acuicultura que entrará en vigor en la primavera de 2020. Se trata de una reglamentación muy esperada por el sector al que dotará de un marco jurídico que le permita su expansión.



Ana Munguía

Puerto de Santoña (Cantabria)

La Ley de Pesca Marítima de Cantabria viene a llenar un vacío legislativo que existía en la región desde que la comunidad asumió las competencias en esta materia. Cantabria era la única comunidad autónoma costera sin normativa con rango de ley en materia de pesca profesional.

Para llegar a este punto, han sido necesarios tres años de trabajo, en los que ha primado la búsqueda del consenso,

la información cualificada y las consultas directas con todos los implicados del sector. El presidente de la Federación de Cofradías de Cantabria Miguel Fernández corroboraba que el anteproyecto cuenta con el beneplácito de los pescadores.

En estos momentos, Cantabria dispone de una flota de 133 barcos y 805 tripulantes, despunta en la industria conservera y cuenta con empresas punteras en el cultivo marino ecológico.

La Ley cuenta con 119 artículos que regulan las zonas y recursos protegidos; normativa específica para los profesionales de la pesca, el marisqueo, investigadores, buceadores; así como para las empresas de acuicultura y de explotación de algas.

También se regula la gestión de buques con puerto base en Cantabria; las condiciones de comercialización y transporte de los productos pesqueros; la formación en las profesiones náutico-pesqueras y las labores de inspección y vigilancia. ■



Alumnos visitando el puerto de Burela

## Creando vocaciones marineras

Dos proyectos destacan este mes para fomentar vocaciones marineras. Lugo y Ondárroa se proponen facilitar el acceso a las profesiones pesqueras de los jóvenes con distintas ofertas formativas.

Las organizaciones de Productores Pesqueros de Lugo y Armadores de Burela, junto con otras 24 empresas, han firmado un convenio en colaboración con la Universidad Laboral de A Coruña para impartir formación dual para la titulación de marineros de puente y maquinistas.

Así los alumnos de grado medio podrán compatibilizar su formación teórica con las horas prácticas y conseguir su habilitación profesional más rápido que en la formación normal.

Por otro lado, la Organización de Productores de Altura del Puerto de Ondárroa lanzaba la campaña #trabajaenpesca en varios institutos y escuelas.

El proyecto cuenta con la financiación de los fondos FEMP y del Gobierno vasco y tiene como objetivo la puesta en valor del oficio de la pesca en busca del relevo generacional que demanda el sector en los últimos años.

Para fomentar desde muy jóvenes el oficio se anima a los alumnos de 4º de la ESO a realizar fotografías o reportajes audiovisuales que tengan como tema central el trabajo en la pesca. También se realizarán foros de debate en los que participarán alumnos y profesionales del sector, además del profesorado de la Escuela de Pesca de Ondárroa quienes además les informarán sobre las posibilidades laborales del sector y la formación necesaria para acceder a la profesión. ■

## BREVES

### Actualizadas las normas de seguridad

El BOE ha publicado el Real Decreto 733/2019 de 20 de diciembre que actualiza la normativa para mejorar la eficacia de las inspecciones de seguridad en buques de pasaje. Con esto se consolidan las modificaciones que han ido aprobándose desde que en 1995 se publicó la ley original. El objetivo es paliar un cierto grado de solapamiento y duplicación que venía dándose, adaptarse a la normativa europea y reducir las cargas que recaen sobre las navieras. Afecta a ferris ro-pax y ferris de alta velocidad. La norma también modifica el Reglamento que ordena las inspecciones a buques extranjeros en puertos españoles con fin de consolidar el contenido y la frecuencia de las inspecciones del Estado rector del puerto a los buques de pasaje de gran velocidad.

### Salarios en acuicultura

Los salarios en el sector acuícola español serán, desde este mes de enero, un poco más dignos. Ninguna categoría profesional quedará por debajo de los 1.000 euros. Así lo establece el V Convenio Colectivo de la Acuicultura en España, aprobado en febrero de 2019, que prevé una subida del 2% cuando el IPC real no supere ese porcentaje, en cuyo caso se aplicaría una Cláusula de Revisión Salarial, según lo establecido. El Convenio estará en vigor hasta el 31 de diciembre de 2020 e incorpora otras ventajas como una reducción de la jornada laboral de 1.776 horas hasta las 1.760 horas, un aumento de las plantillas indefinidas en el sector de hasta el 75% y que uno de cada cuatro buceadores contratados deberá ser de primera categoría.

### Marisqueo en Chiclana

El ayuntamiento gaditano de Chiclana de la Frontera ha puesto en marcha un proyecto para crear puestos de trabajo y fomentar el autoempleo vinculado a la acuicultura.



**BREVES**

Se trata de dinamizar 400 hectáreas de salinas en desuso en el Parque Natural de la Bahía de Cádiz. Se trata de animar tanto a empresarios como a los titulares de los terrenos para volver a explotar estas centenarias instalaciones para el marisqueo, de hecho ya están en marcha varias autorizaciones y concesiones. La zona es especialmente apta para el cultivo extensivo de la almeja fina, almeja japónica, coquina de fango y ostión.

**Reparto de anchoa**

La flota del Cantábrico y los armadores franceses renuevan el pacto para capturar anchoa sin cambios respecto al pasado año. Tras la reunión que mantuvieron en enero en Getaria se mantiene el actual reparto de anchoa. De esta manera, la flota del Cantábrico, compuesta por pescadores vascos, cántabros, asturianos y gallegos faenan del 1 de marzo al 31 de mayo y a partir de esa fecha podrán pescar los barcos franceses hasta que se agote la cuota de 29.500 toneladas disponibles en 2020.

Para evitar la caída de precios que se dio a finales de abril del pasado año, los pescadores tomaron medidas como faenar un día menos o limitar las capturas a 2 toneladas por día y embarcación.

El seguimiento anual de biomasa de juveniles de anchoa realizado por AZTI del País Vasco determinó que aunque ha descendido el número de población a unas 114.000 toneladas en el Golfo de Bizkaia, la población se mantiene en «niveles saludables».

**Atuneros en Seychelles**

En enero, quince atuneros españoles que faenaban en las aguas de África oriental tuvieron que abandonar el caladero a la espera de que tanto la Unión Europea como el gobierno de Seychelles ratifiquen el nuevo acuerdo.

La flota, en su mayoría pesqueros gallegos y franceses, han pasado a faenar en aguas internacionales. El convenio que acaba de extinguirse otorgaba a la UE un total de 46

**ANDALUCÍA****Ecomares, limpieza y sostenibilidad de las costas**

La Junta de Andalucía firma un protocolo de actuación para el control sostenible de los residuos generados por la actividad pesquera, que incluirá los fondos marinos de las costas andaluzas, conocido como Proyecto Ecomares.



Patricia Romero Alonso

**Playa de Torremolinos (Málaga)**

Se trata de implicar a todos los agentes en la sostenibilidad del medio para luchar contra el cambio climático y sus efectos en un entorno de economía azul. De este proyecto se beneficiarán los 1.500 barcos de la flota andaluza radicados en los 25 puertos pesqueros donde se radican las lonjas. Los residuos, que hasta ahora habían sido contemplados como un problema, pasarán a ser una oportunidad ya que recoger los desechos y facilitar su reciclaje reportará beneficios a todos.

El protocolo incluye una sistematización de rutinas, tan necesarias para poder estudiar los resultados y conocer qué partes del proceso necesitan refuerzo.

Los pescadores andaluces ya colaboraban en la recogida de basuras de forma individual, existían iniciativas privadas o de los propios profesionales siendo las más conocidas las de La Caleta de Vélez, Motril o Sanlúcar. Mediante Ecomares se impulsarán, aunarán y darán proyección a estas iniciativas.

Ecomares cuenta con un presupuesto inicial de 10 millones de euros, en parte subvencionados por fondos europeos, e incluye remodelaciones de los puertos pesqueros para dotarlos de sistemas de recogidas de residuos y su posterior tratamiento. ■

## “Nuestros ojos en el mar”

Seo BirdLife preocupada por el incremento de capturas accidentales en algunas zonas del planeta pidió ayuda a los pescadores artesanales canarios para realizar un estudio y conocer de primera mano la interacción entre la pesca y las aves marinas en el archipiélago.

**E**n la entrevista participaron pescadores de las cofradías de Arguineguín, Mogán y Agaete de Gran Canaria que explicaron sus experiencias de primera mano con aves, tortugas, cetáceos o angelotes. Un problema especialmente grave en aguas de África occidental y también en el Mediterráneo.

Los pescadores sin embargo pusieron el énfasis en que el mayor problema no era la interacción con estas especies si no la contaminación por basuras marinas y plásticos que afecta a todos.

Sin embargo, el pescador tiene otra percepción sobre las aves marinas “ellas son nuestros ojos en el mar, no solo nos acompañan sino que nos indican dónde está la pesca”. Los pescadores canarios convinieron que no son frecuentes en el archipiélago

aunque sí se dan casos puntuales que a veces se desorientan con las luces de los barcos y colisionan contra ellos.

En otras ocasiones, pero con menos asiduidad, las aves tratan de comerse el cebo de los anzuelos y acaban ahogándose en la propia línea del palangre. La mortalidad de las especies que se enganchan en las redes es mínima. Las tortugas, son liberadas de inmediato o llevadas a puerto si tienen clavados anzuelos o están demasiado enredadas en redes o plásticos. Rara vez se registra la muerte de un angelote o cetáceo que se queda enganchado en sus redes.

Seo BirdLife ha editado un vídeo con los testimonios de los pescadores canarios como ejemplo de buen hacer y de que es posible convivir en un espacio compartido. ■



Benetharo Rodríguez

Pardela

## BREVES

licencias de pesca para palangre y cerco que se repartieron entre España (24), Francia (18), Italia (2) y Portugal (2).

El nuevo acuerdo prevé un aumento de licencias a cambio de la subida de la cuota económica de contrapartida.

### Smart Sea

El proyecto europeo Smartsea, liderado por la Universidad de Salamanca como miembro del consorcio internacional creado para su desarrollo, tiene como objetivo llevar al mundo marítimo la tecnología IoT y la IA, siglas que hacen alusión al Internet de las Cosas y la Inteligencia Artificial, que no solo permitirá una toma de decisiones más efectiva y una gestión más eficiente de los datos disponibles, sino que es también una vía para aumentar la seguridad a bordo, reducir el consumo de combustible y disminuir las emisiones de CO<sub>2</sub>.

El proyecto además tiene como objetivo formar a los profesionales que integran estos equipos en buques mercantes y cruceros.

### Lonja de Ayamonte

La localidad onubense de Ayamonte contará con una nueva lonja de pescadores. Además de la construcción de un nuevo edificio más funcional y moderno, Puertos de Andalucía reurbanizará al completo el entorno especialmente el recinto destinado a la comercialización del pescado, la zona de carga y descarga y los aparcamientos.

Ayamonte es uno de los puertos andaluces con mayor volumen de descarga de pesca, que no se corresponde con la antigüedad de las instalaciones de la lonja que los alberga. Esta obra viene a satisfacer una antigua demanda de los pescadores que consideran que facilitará su labor y posibilitará el incremento de ventas al mejorar las instalaciones y las condiciones del producto. Además permitirá el acceso de visitantes en una zona de alta demanda turística. ■

Hace 50 años...

# APROBADA LA LEY DE SEGURIDAD SOCIAL DEL MAR

## El Órgano Gestor es el Instituto Social de la Marina



Las Cortes Generales, en sesión plenaria celebrada el día 29 de diciembre de 1969, aprobaron la Ley de Seguridad Social del Mar. (...)

El 16 de diciembre, la Comisión de Trabajo de las Cortes inició el estudio del proyecto, bajo la presidencia del ministro de Trabajo, don Licinio de la Fuente.(...). En lo que respecta al proyecto de Ley de Seguridad Social del Mar manifestó que “constituye un nuevo paso

adelante, pues se trata de lograr un acercamiento de la seguridad social de los hombres del mar a las fórmulas más avanzadas instituidas por el régimen general de nuestro sistema. El campo de aplicación -dijo- se amplía y mejora comprendiendo a todos los trabajadores y empresas dedicados a las tareas marítimo pesqueras, dentro de los más variados sectores.

Finalizada la sesión, el ministro de Trabajo destacó la importancia so-

cial y humana, de este proyecto de Ley, que afecta a unos 150.000 trabajadores de actividades maríneas y portuarias, a los que dedicó numerosos elogios. Detalló los importantes avances que con este nuevo texto legal se consiguen, y reiteró su preocupación “porque la Seguridad Social tenga como protagonista primordial al individuo y su familia”. El texto sometido a votación fue aprobado por unanimidad.

### Por qué una Ley Especial para los Trabajadores del Mar

1. La dureza del trabajo
2. La peligrosidad de la labor
3. Las largas ausencias del hogar y de la patria
4. La dispersión de la población pescadora en pequeños núcleos
5. La existencia de explotaciones carentes de una organización empresarial adecuada
6. El carácter intermitente del trabajo

### Campos de aplicación

1. Trabajadores por cuenta ajena a salario o la parte en:
  - Marina Mercante
  - Pesca

- Extracción de otros productos del mar
- Tráfico interior de puertos y embarcaciones deportivas y de recreo
- Estibadores portuarios
- Servicio auxiliar sanitario y de fonda y cocina prestado a los emigrantes españoles a bordo de las embarcaciones que los transportan
- Personal al servicio de las Cofradías y sus Federaciones y Cooperativas del Mar
- Los armadores que presten servicio a bordo de la correspondiente embarcación y perciban como retribución por su trabajo una participación en el Monte Menor o un salario como tripulantes
- Cualquier otra actividad marítimo-pesquera que se determine

- por el Ministerio de Trabajo previo informe de la Organización Sindical
2. Trabajadores por cuenta propia o autónomos:
    - Los armadores de pequeñas embarcaciones que trabajen a bordo
    - Los que se dediquen a la extracción de productos del mar
    - Los rederos que no realicen sus faenas por cuenta de una empresa
    - El cónyuge y los parientes por consanguinidad, o afinidad hasta el tercer grado inclusive de los anteriores que trabajen con ellos en sus explotaciones de forma habitual, y reúnan las condiciones que reglamentariamente se determinen

### Objetivos de la Ley

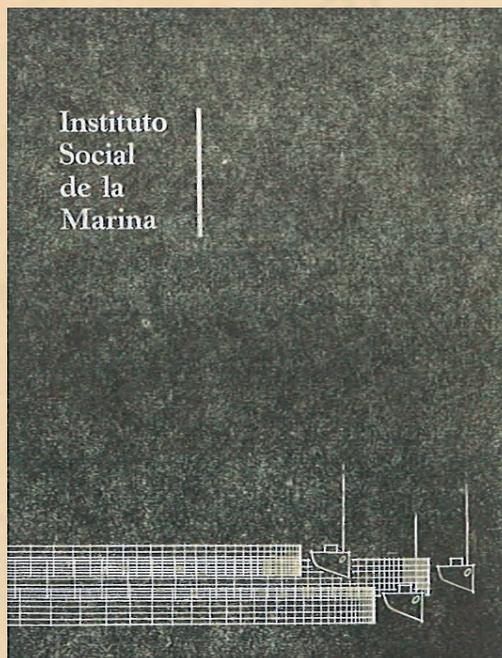
1. Lograr para los trabajadores del mar una protección social acorde con los demás
2. Estimular el trabajo marítimo-pesquero procurando:
  - una continuidad en la vida laboral
  - una mayor formación y especialización
  - un mayor rendimiento
  - una mejor remuneración
3. Evitar el envejecimiento de la población activa laboral en el mar
4. Extender la protección familiar a todo el sector marítimo-pesquero
5. Anticipación de la edad de jubilación

## Concentrados de “plancton” en Santander

Por vez primera han sido extraídos de la bahía santanderina concentrados de “plancton” (conjunto de microscópicos animales y vegetales, muchas veces unicelulares, que suelen flotar a la deriva) que estudia el Instituto Oceanográfico en su delegación en Santander. Ofrecen, por cierto, un grato sabor a marisco. Todavía se desconoce el valor calórico y proteínico de estos concentrados que pudieran contribuir a acentuar la opinión de los oceanógrafos de que los mares guardan enormes reservas para la alimentación de la humanidad en un próximo porvenir.

### “El Instituto Social de la Marina”

## Antecedentes y síntesis de sus cometidos y realizaciones



El Instituto Social de la Marina ha editado un folleto... que recoge los aspectos más importantes de sus realizaciones, desde su creación hasta el año 1969, en el límite de la probación de la Ley general de la Seguridad Social del Mar. De este folleto se ha impreso una edición especial que se ha remitido a sus propios domicilios a todos los suscriptores de HOJA DEL MAR.

## Sanidad Marítima

# Riesgos biológicos en la pesca marítima I

**E**l sector pesquero es una actividad en la que puede existir exposición a riesgos biológicos ya que hay contacto con animales o con productos de origen animal. Esta exposición puede derivar en una serie de consecuencias para la salud, en forma de patologías diversas, algunas consideradas como enfermedades profesionales, por lo que se hace preciso reconocer los agentes biológicos implicados, así como las medidas preventivas a adoptar para evitar dichos riesgos.

Las enfermedades causadas por agentes biológicos en los trabajadores del mar pueden dividirse en tres grandes grupos:

1.- Lesiones cutáneas o de las mucosas, producidas por infecciones, alergias, mordeduras y algunas por infestación. Las manos son las zonas más vulnerables a los pinchazos con los alambres de los cabos y a las defensas (dientes, escamas, aletas, etc.) y espinas del pescado, resultando una infección debida a la gelatina de los peces en los tejidos más profundos dando lugar

a lesiones infecciosas de diversa gravedad. Pueden citarse entre este tipo de alteraciones:

- Furúnculos por agua salada, que aparecen cuando la arena de las redes junto con la sal seca quedan pegadas a los puños de la ropa de trabajo de los pescadores, formando una capa que provoca rozaduras en la piel de las muñecas y en el dorso de las manos pudiendo llegar a infectarse.
- El prurito o erupción por algas rizadas, erupción similar a la dermatitis que afecta al dorso de las manos, las muñecas y antebrazos.
- La urticaria por bacalao que aparece cuando se destripan un gran número de estos peces, provocada por la arena que han ingerido que raspa la piel no protegida. Las lesiones aparecen como zonas inflamadas con exudados entre los dedos y el dorso de las manos.



- Conjuntivitis producidas por el líquido de algunos tipos de vegetaciones marinas (conocidas coloquialmente como “pechos”) que al entrar en contacto con los ojos de los trabajadores expuestos produce una intensa irritación, conjuntivitis, edema ocular, ampollas y ojo rojo, con marcada fotofobia y dolor.
- Dermatomicosis, infecciones por diferentes especies de hongos, favorecidas por varios factores de riesgo como son la oclusión, humedad y falta de higiene adecuadas.

2.- Respiratorias como el asma especialmente asociada a la exposición con crustáceos (camarones, cangrejos, almejas, etc.) y

moluscos y con procesos como la producción de harinas del pescado u otros procesos similares (pelao de los camarones).

3.- Infecciosas, transmitidas por bacterias o a través de picaduras, especialmente los mosquitos (paludismo o malaria). Entre las infecciones bacterianas destacan el erisipeloide por pescado que se extiende rápidamente con afección de los ganglios linfáticos, nódulos inflamatorios en brazos y manos que supuran y se ulceran, y la infección por la bacteria *Clostridium tetani*, causa del tétanos, puede producirse en labores de limpieza y desangrado de los peces que a menudo se realiza a mano en cubierta o bajo techo.

## ANIMALES PELIGROSOS

Algunos peces, gelatinas de pescado, medusas, serpientes y otros organismos marinos peligrosos pueden ser los causantes de un intenso dolor y a veces reacciones más importantes en los pescadores al entrar en contacto o ser mordidos o picados por estos animales.

**Lesiones por picadura:** Existen numerosos peces que poseen como sistema de defensa fuertes espinas asociadas a glándulas venenosas. Entre estos los de la familia Scorpidae o peces escorpión (cabracho, escórpora, escorpina, rascacio) poco venenosos; los medianamente venenosos

como Pteroiidae o peces pavo y los Synanceiidae o peces piedra, muy venenosos.

Cabe destacar también a los peces víbora (salvariego, faneca brava, pez araña) que inoculan el veneno a través de la aleta dorsal y pectoral y algunas familias de rayas como la “montellina” presente en el Mediterráneo que tiene en la cola en forma de látigo en cuya base hay un aguijón o arpón donde se alojan glándulas venenosas.

**Lesiones por contacto:** Las medusas son los animales representativos productores de este tipo de lesiones. Poseen una unidad de picadura muy desarrollada (nematociste) capaz de penetrar en la piel y se encuentran abundantemente en los tentáculos del animal.

Existe una enfermedad de los recogedores de esponjas, es una dermatitis crónica de base alérgica.



ca, o eczema de contacto, afecta sobre todo las manos. La gravedad de la alteración que produce depende de la zona afectada y de los contactos previos (individuo sensibilizado), pudiendo causar desde una reacción local (erupciones, enrojecimiento, picazón, etc.) a un cuadro general de shock.

En cuanto a los peces eléctricos son animales peligrosos para los pescadores, a los cuales se les recomienda que les corten la cola tan pronto como los suban a bordo. Algunas especies de rayas, de los géneros *Torpedo* y *Naricine*, poseen órganos eléctricos en el dorso que, cuando se les estimula por simple contacto, producen descargas eléctricas de entre 8 y 220 voltios.

**Lesiones por mordedura:** las más comunes son las de congrios, morenas, pulpos, tiburones y barracudas. Generalmente producidas por descuido abordo y no por ataques espontáneos. Pueden producir importantes desgarros que se tratarán como el resto de las heridas, pero teniendo en cuenta que aunque sean pequeñas se infectan muy fácilmente. En el siguiente número abordaremos las principales medidas preventivas.

En casos de lesiones importantes es indispensable solicitar el consejo urgente de un médico. ■

**PURIFICACIÓN VEGA GUERRA**  
MÉDICO DE SANIDAD MARÍTIMA. MADRID

## Reconocimiento al ‘Juan Sebastián Elcano’



La National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA), ha concedido su certificado de responsabilidad al buque escuela “Juan Sebastián de Elcano”, que le otorga la más alta calificación en compromiso y cumplimiento de las restricciones en el santuario de ballenas de Stellwagen, en el Atlántico Norte. El bergantín goleta transitó de enero a mayo de 2019 la zona

Stellwgen Bank National Marine Sanctuary, donde se pide a todos los buques que cumplan el programa de responsabilidad para reducir las muertes o daños a estos cetáceos a causa de colisiones. La NOAA, agencia científica del Departamento de Comercio de los Estados Unidos, impone una restricción de velocidad de menos de 10 nudos en esta área.

### MAR en Twitter

La Revista MAR ha abierto un nuevo canal de comunicación con sus lectores a través de Twitter. Desde este mes dispone de una



cuenta propia en esta red social con la que facilitará el acceso a sus artículos y ofrecerá una vía de contacto directo para los profesionales del sector. La cuenta —@MarRevista— informará puntualmente de la disponibilidad de cada publicación, de los contenidos principales de cada mes y de las cuestiones más relevantes que afecten a los trabajadores del mar, a los que anima a entrar en conversación con la revista a través de este nuevo medio.

## Nueva dirección del ISM en Estepona

Las oficinas locales del Instituto Social de la Marina en Estepona (Málaga) se han trasladado a la primera planta del número 46 de la Avenida de Andalucía. La nueva sede se sitúa muy cerca de la Playa de la Cala y en la confluencia con la Avenida de la Libertad y la calle Ronda. En la misma dirección se encuentran también las instalaciones del Centro de Atención e Información de la Seguridad Social (CAISS) y la Tesorería General de la Seguridad Social (TGSS).

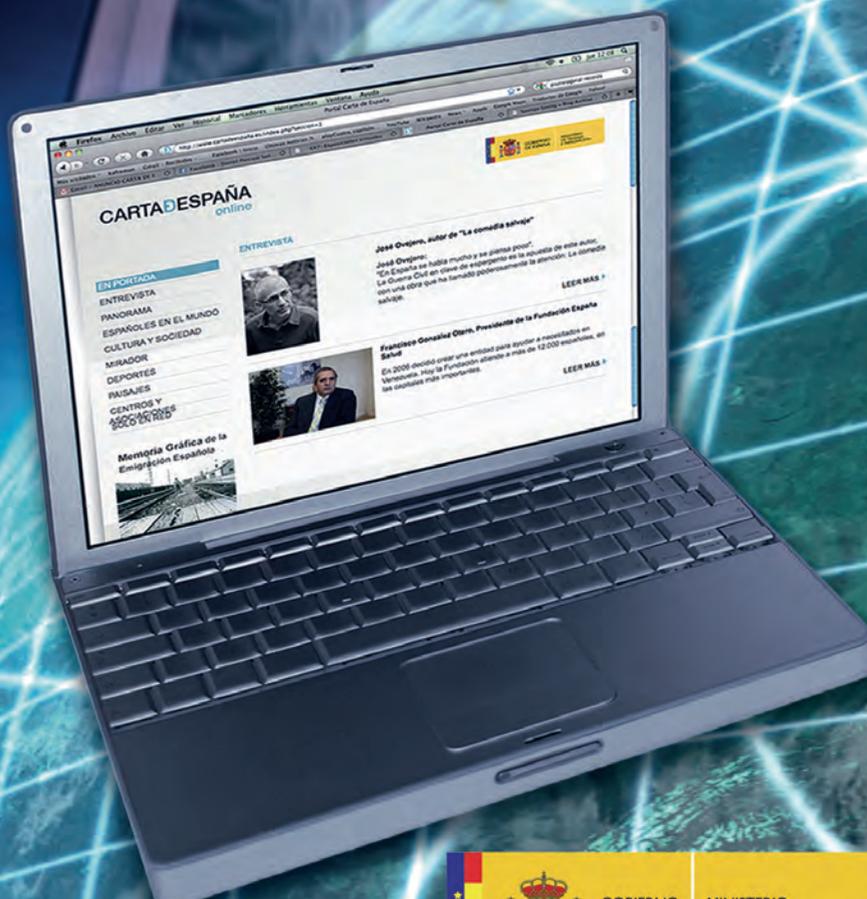
## Informe integrado de prestaciones

La Subdirección General de la Seguridad Social ha informado de la publicación en Sede Electrónica del "Informe integrado de prestaciones" que permite obtener, en un único documento, informes sobre las pensiones percibidas o, en su caso, el de pensiones en baja o suspendidas, el informe negativo de pensionista o para el beneficiario de deducciones. Se puede acceder a través de los directorios Ciudadanos/ Informes y certificados o Ciudadanos/ Pensiones.

[www.empleo.gob.es/cartaespana](http://www.empleo.gob.es/cartaespana)

Reportajes, entrevistas,  
convocatorias, centros  
y asociaciones  
contenidos exclusivos  
Sólo en red

**CARTA DE ESPAÑA**  
online



MINISTERIO  
DE INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL  
Y MIGRACIONES

SECRETARÍA DE ESTADO  
DE LA SEGURIDAD SOCIAL  
Y PENSIONES



# Mar

## Revista del ISM



DESDE DICIEMBRE DE 1963, "MAR" SE DIRIGE A LAS GENTES DEL MAR CON INFORMACIÓN SOBRE EL SECTOR PESQUERO, MARINA MERCANTE, ACUICULTURA, INVESTIGACIÓN, ECOLOGÍA MARINA...

### SUSCRIPCIÓN GRATUITA

En papel, enviando su nombre, dirección y actividad profesional a [revista.mar.ism@seg-social.es](mailto:revista.mar.ism@seg-social.es)

O si prefiere consultarla 'on-line', en la dirección [www.RevistaMar.es](http://www.RevistaMar.es) o en ISMARINA Publicaciones